ANNO XVI - N. 1 4 GENNAIO 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(3076) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Parte terza — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

Parte quarta — Giurisprudenza ferroviaria:

(*Per memoria*).

REGIO DECRETO 5 *novembre* 1922, *n.* 1648, *che pone a carico degli Enti portuali il rimborso delle spese di viaggio e missione ai Membri dei Consigli di amministrazione degli Enti stessi* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visti i decreti-legge 30 novembre 1919, n. 2462, 27 ottobre 1918, n. 1617, 24 aprile 1919, n. 668, 12 giugno 1919, n. 963, 6 agosto 1919, n. 1335, 26 gennaio 1919, n. 85, 9 febbraio 1919, n. 122, 23 febbraio 1919, n. 304, 10 marzo 1918, n. 448, 2 settembre 1919, n. 1886, 16 novembre 1919, n. 2586, 3 luglio 1919, n. 1359, 30 gennaio 1919, n. 207, 13 marzo 1919, n. 572, 9 novembre 1919, n. 2609, 3 luglio 1919, numero 1422, 30 agosto 1919, n. 1712, coi quali vennero istituiti gli Enti autonomi portuali di Porto Maurizio, Oneglia, Torino, Savona, Industriale Marittimo Genovese, Spezia, Marina di Carrara, Livorno, Civitavecchia, Ostia nuova, Napoli, Cotrone, Ortona, Ancona, Rimini, Porto Corsini Ravenna, Messina, Riposto e il Provveditoriato del porto di Venezia;

Visti i regolamenti per l'approvazione dei suddetti decreti-legge;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per la marina, di concerto con quelli del tesoro e dei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il rimborso delle spese di viaggio e indennità di missione spettanti ai membri dei Consigli di Amministrazione per gli Enti autonomi portuali è posto a carico degli Enti portuali predetti.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 27 dicembre 1922, n. 302.

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 5 novembre 1922.

VITTORIO EMANUELE.

THAON DI REVEL - CARNAZZA - TANGORRA.

Visto, *Il guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO-LEGGE 16 *dicembre* 1922, *n.* 1660, *concernente la revoca di esenzioni da ritenuta diretta in materia di imposta di ricchezza mobile* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Vista la legge 3 dicembre 1922, n. 1601, che conferisce pieni poteri al Governo del Re;

Viste le leggi 24 agosto 1877, n. 4021; 22 luglio 1894, n. 339, e 2 maggio 1907, n. 222;

Visti gli articoli 3 e 5 del regolamento approvato con R. decreto 11 luglio 1907, n. 560;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per le finanze, di concerto col ministro degli interni, presidente del Consiglio dei ministri, e col ministro della guerra e col ministro dei lavori pubblici e col ministro della marina e col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 30 dicembre 1922, n. 305.

Art. 1.

A decorrere dal 1° gennaio 1923 gli stipendi, le paghe, i premi, gli assegni, le indennità e competenze di qualunque specie ed a qualsiasi titolo dovuti ai sottufficiali della R. guardia di finanza, della R. guardia di pubblica sicurezza, nonchè ai graduati del corpo degli agenti di custodia equiparati a sottufficiali, sono soggetti alla imposta di ricchezza mobile, mediante ritenuta diretta all'atto del pagamento.

Art. 2.

Le esenzioni portate dal n. 3 dell'art. 7 della legge 24 agosto 1977, n. 4021, e da altre leggi speciali, sono limitate, con decorrenza dal 1° gennaio 1923, ai soli militari in attività di servizio nell'armata di terra e di mare, con grado inferiore a sottufficiale.

Art. 3.

A decorrere dal 1° gennaio 1923, sono soggetti alla imposta di ricchezza mobile, mediante ritenuta diretta, tutti i compensi, assegni, sussidi, indennità di qualunque specie ed a qualsiasi titolo dovuti dallo Stato, sia ai propri dipendenti, sia ad estranei, Enti o privati.

E' fatta soltanto eccezione per le indennità o parte di indennità che abbiano carattere di rimborso preciso di spese effettivamente incontrate o da incontrarsi in servizio dell'Amministrazione e debitamente giustificate.

Art. 4.

Con effetto dal 1° gennaio 1923 è abrogato il disposto del 3° comma dell'art. 19 della legge 22 aprile 1905, n. 137.

Gli assegni corrisposti, oltre lo stipendio e le paghe giornaliere, a titolo di sussidio, indennità e competenze accessorie spettanti al personale di qualsiasi categoria dipendente dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, sono soggetti all'imposta di ricchezza mobile mediante ritenuta all'atto del pagamento.

Art. 5.

Il ministro delle finanze è autorizzato ad emanare le norme per l'applicazione del presente decreto, del quale sarà data comunicazione al Parlamento.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 16 dicembre 1922.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — DE STEFANI — DIAZ — CARNAZZA
THAON DI REVEL — TANGORRA.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO-LEGGE 21 *dicembre* 1922, *n.* 1661, *concernente la tassazione di determinate mercedi operaie agli effetti dell'imposta di ricchezza mobile* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 3 dicembre 1922, n. 1601, che conferisce pieni poteri al Governo del Re;

Vista la legge 24 agosto 1877, n. 4021, testo unico, e l'art. 5 del regolamento approvato con R. decreto 11 luglio 1907, n. 560;

Sentito il Consiglio dei ministri;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 30 dicembre 1922, n. 305.

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per le finanze, d'accordo col presidente del Consiglio ministro degli interni, col ministro del tesoro, col ministro dei lavori pubblici e col ministro del lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'art. 5 del regolamento 11 luglio 1907, n. 560, sulla imposta di ricchezza mobile è abrogato.

Con effetto dal 1° gennaio 1923, i salari, le mercedi giornaliere, i compensi di qualsiasi specie ed a qualsiasi titolo dovuti agli operai degli stabilimenti governativi sono soggetti alla imposta di ricchezza mobile mediante ritenuta diretta ai sensi dell'art. 11 della legge 24 agosto 1877, n. 4021.

Quando gli operai indicati al 1° comma del presente articolo non abbiano carattere di stabilità, in quanto sono semplicemente avventizi, l'imposta di ricchezza mobile sulla parte di retribuzione costituita dal solo salario è fissata nella misura del 4 % comprensiva del centesimo di guerra e dell'addizionale del 15 % a favore dei mutilati, ferma l'applicazione dell'aliquota normale sopra ogni altra competenza o retribuzione.

Art. 2.

Con effetto dal 1° gennaio 1923 sono soggetti ad imposta di ricchezza mobile i salari, le mercedi giornaliere, gli assegni, le indennità ed ogni altro compenso di qualsiasi specie od a qualsiasi titolo corrisposto a favore dei propri operai dalle Provincie, dai Comuni e dalle rispettive aziende autonome.

Sono anche soggetti ad imposta di ricchezza mobile, i salari, le mercedi giornaliere e tutti gli altri corrispettivi indicati al precedente comma, pagati ai propri operai da enti morali o da società commerciali che esercitino ferrovie o tramvie urbane e intercomunali e linee di navigazione interna.

Quando gli operai indicati nel presente articolo non abbiano carattere di stabilità in quanto sono semplicemente avventizi l'imposta di ricchezza mobile sulla parte di retribuzione costituita dal solo salario è fissata nella misura del 4 % comprensiva del

centesimo di guerra, dell'addizionale del 15 % a favore dei mutilati e del 2 % per spese di distribuzione, ferma l'applicazione dell'aliquota normale sopra ogni altra competenza o retribuzione.

Art. 3.

L'imposta dovuta a norma del precedente articolo 2 deve essere trattenuta dai datori di lavoro all'atto dei singoli pagamenti dei salari ed altre retribuzioni a favore degli operai, e deve essere versata all'Erario secondo le modalità fissate dagli articoli seguenti.

Art. 4.

I Comuni, le Provincie, le Aziende autonome comunali e provinciali, le Società e gli altri Enti indicati all'art. 2 del presente Decreto devono presentare all'Ufficio del Registro, nella cui giurisdizione hanno la propria sede la denuncia dei salari, delle mercedi e degli altri corrispettivi di qualsiasi specie pagati ai propri operai con l'indicazione della imposta dovuta versandone contemporaneamente l'importo.

Questa denunzia, da compilarsi in doppio esemplare deve essere presentata entro i dieci giorni successivi alla scadenza di ciascun bimestre. La prima dichiarazione, riferibile al bimestre gennaio-febbraio 1923, deve essere presentata entro il 10 marzo 1923.

Art. 5.

L'Ufficio del registro trasmette alla fine di ciascun mese alla agenzia delle imposte il secondo esemplare di ciascuna denunzia, debitamente vistata con l'indicazione della somma riscossa e della data e numero della relativa quietanza.

Art. 6.

Per i redditi non denunziati o denunziati in meno, e per ogni altra rettifica che debba apportarsi alla denunzia, l'Agenzia delle imposte provvede ad accertamento d'ufficio, in confronto del datore di lavoro, seguendo le norme fissate dalla legge sulla imposta di ricchezza mobile 24 agosto 1877, n. 4021 (testo unico).

I redditi accertati in base al comma precedente sono tassabili in base alle stesse aliquote fissate dal presente decreto rispettivamente per gli operai stabili e per quelli avventizi, con l'aggiunta del 2 % per spese di distribuzione e con gli aggi di riscossione dovuti all'esattore ed al ricevitore.

Art. 7.

Per la mancata, infedele o ritardata denunzia, prescritta dall'art. 4 del presente decreto, i datori di lavoro sono assoggettati ad una penalità corrispondente al decimo dell'imposta gravante sul reddito o sulla parte di reddito non denunziato.

Questa penalità non può essere condonata o ridotta se non per legge.

Art. 8.

L'imposta dovuta sui redditi accertati in forza del precedente articolo 6 e le penalità dí cui agli articoli 7 e 10 sono inscritte in ruolo speciale, riscuotibile in unica rata, secondo le norme del testo unico 17 ottobre 1922, n. 1401 sulla riscossione delle imposte dirette.

Le penalità, l'addizionale per spese di distribuzione e gli aggi di riscossione sono a carico del datore di lavoro.

Art. 9.

Le norme del presente decreto non si applicano ai salari assegni, mercedi giornaliere, e competenze di qualsiasi specie ed a qualsiasi titolo corrisposti ai propri dipendenti di qualsiasi categoria dagli Enti e Società indicate dall'art. 2 in quanto siano già assoggettati o assoggettabili alla imposta di ricchezza mobile in applicazione del disposto degli articoli 15, 16 e 17 del testo unico 24 agosto 1877, n. 4021.

Art. 10.

E' data facoltà ai funzionari dell'Amministrazione delle Imposte dirette di chiedere la presentazione ed eseguire la ispezione

di tutti indistintamente i registri dei datori di lavoro, indicati all'art. 2 del presente decreto e soggetti al versamento della imposta a norma degli articoli precedenti.

Per il rifiuto a presentare i registri od a permetterne la ispezione i datori di lavoro incorrono in una penalità variabile da L. 100 a L. 5000 che è applicabile dall'Agenzia delle Imposte competenti con le norme di cui all'art. 25 del testo unico 2 giugno 1918, n. 857, allegato A.

Art. 11.

Il decreto Luogotenenziale 5 gennaio 1919, n. 26, che dichiara esenti dalla imposta di ricchezza mobile l'aumento di stipendio o di salario o la indennità di caro-viveri concessi al personale delle ferrovie secondarie e delle tramvie urbane e intercomunali è abrogato a decorrere dal 1° gennaio 1923.

Art. 12.

Il ministro delle finanze è autorizzato ad emanare le norme per l'applicazione del precente decreto del quale sarà data comunicazione al Parlamento.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 21 dicembre 1922.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — DE STEFANI — CAVAZZONI — CARNAZZA.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 31 *dicembre 1922, n. 1681, per lo scioglimento del Consiglio d'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e la nomina di un Commissario straordinario* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;
Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del Nostro presidente del Consiglio dei ministri, di accordo coi ministri dei lavori pubblici, delle Industrie e del commercio e del tesoro;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il Consiglio di Amministrazione delle ferrovie dello Stato di cui all'art. 4 della legge 7 luglio 1907, n. 429, è sciolto.

Art. 2.

Tutte le attribuzioni ad esso spettanti sono temporaneamente affidate ad un Commissario straordinario il quale inoltre delibera:

a) sulle norme di organamento interno dell'Amministrazione ferroviaria, i regolamenti generali e quelli dei singoli servizi, le norme per il trattamento del personale in esecuzione alle leggi rlative;

b) sulle proposte del direttore generale delle ferrovie dello Stato relativamente alle piante organiche del personale;

c) sulla proroga del termine per l'aumento dello stipendio

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 2 gennaio 1923, n. 1.

o di paga, la retrocessione, la revocazione, la destituzione del personale stabile;

d) sulle indennità di carica ai funzionari aventi incarichi di speciale importanza e responsabilità.

Art. 3.

L'Amministrazione ferroviaria è rappresentata presso il ministro dei Lavori pubblici dal Commissario straordinario.

I provvedimenti del Commissario straordinario non sono definitivi se non dopo l'approvazione del ministro dei Lavori pubblici.

Art. 4.

Al Commissario straordinario sarà segnata, con decreto Reale, su proposta del ministro dei lavori pubblici, una indennità speciale di carica.

Art. 5.

E' nominato Commissario straordinario l'on. dott. Edoardo Torre, deputato al Parlamento.

Art. 6.

Nulla è mutato in ciò che concerne le attribuzioni del direttore generale delle Ferrovie dello Stato in quanto non siano in contrasto col presente decreto.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 31 dicembre 1922.

VITTORIO EMANUELE.

Mussolini — Teofilo Rossi — Carnazza — De Stefani.

Visto, *il guardasigilli*: Oviglio.

Comunicato

TELEGRAMMA inviato dal Commissario straordinario al personale delle ferrovie dello Stato.

Roma, 2 gennaio 1923.

Ai Capi servizio;

Alle Unità speciali;

Ai Capi compartimento;

Alle delegazioni di Trento, Trieste e Cagliari;

Ai funzionari ed agli agenti dipendenti dall'Amministrazione delle ferrovie.

Nell'assumere l'alto ufficio al quale sono stato chiamato dal Governo di S. M. il Re, invio un saluto cordiale al Direttore Generale che in questi ultimi tempi ha con tanta saggezza retto le sorti dell'Azienda ferroviaria, a tutti i funzionari e a tutti gli agenti che nel turbinoso periodo del dopo-guerra, serbando fede nei destini della Patria, hanno coraggiosamente fatto il loro dovere.

Agli altri, a coloro cioè che hanno continuamente sabotato la Nazione e che ancora non si sono rassegnati al nuovo ordine di cose, li consiglio di procurarsi altra occupazione più indipendente, non essendo concepibile nè tollerabile che agenti e funzionari pagati dallo Stato attentino alla compagine e alla vita dello Stato.

Anche per le ferrovie si è finalmente iniziata un'era nuova.

Si deve ritornare alla più ferrea disciplina sia in alto che in basso; si deve ristabilire la gerarchia dei valori intellettuali; si deve risanare e restaurare con ogni mezzo il disastroso bilancio dell'azienda.

Nè vale che alcuni giornali compiacenti strombazzino ai quattro venti che all'esercizio 1922-23 è già assicurato oltre mezzo miliardo di economie.

Gli Italiani sono ormai abituati alle promesse di Capodanno, alle quali non possono più credere: non è con pannicelli caldi che si risana un organismo cancrenoso.

Bisogna affondare coraggiosamente il bisturi nella piaga ed asportare i tessuti infetti.

E' ciò che mi propongo di fare.

L'impresa è ardua e difficile, ma mi sorreggono la fiducia del Capo del Governo e la certezza che gli Italiani tutti, ai quali non furono risparmiati nè affronti nè vessazioni d'ogni genere, approveranno quella qualsiasi opera che io intendo svolgere, nell'interesse supremo della Patria.

Il Commissario Straordinario

TORRE

Appendice N. 11 all'ordine generale N. 28-1912.

Soppressione della Sezione Lavori di Verona Ovest e modificazioni nelle circoscrizioni delle Sezioni Lavori di Milano Est, Cremona, Voghera e Lecce.

A partire dal 15 gennaio 1923 viene soppressa la Sezione Lavori di Verona Ovest facente parte del Compartimento di Milano, e la circoscrizione delle Sezioni Lavori di detto Compartimento resta modificata come appresso:

Divisioni	Sezioni	Linee e tronchi di linea compresi in ciascuna Sezione	*Annotazioni*
MILANO	MILANO OVEST	Milano C. (i) - km. 2.365.90 della Milano-Venezia	(i) incluso (e) escluso
		Bivio Acquabella (e) - Rogoredo (i)	
		D. Bivio P. Vittoria - km. 0.761.80 raccordo Lambrate	
		D. Bivio P. Vittoria (e) - Milano P. Vittoria (i)	
		D. Bivio P. Vittoria (e) Milano P. Romana (i)	
		Milano P. Romana (e) - Rogoredo (e)	
		Milano P. Romana (e) - Milano S. Cristoforo (e)	
		Bivio Naviglio Grande (e) - Milano P. Sempione (i)	
		Milano P. Sempione (e) - Milano P. Ticinese (i)	
		Milano P. Ticinese (e) - Milano S. Cristoforo (i) - Corsico (e)	
		Milano C. (e) - Iselle (i)	
		Milano P. S. (e) - Bivio Vigevano (e)	
		Milano P. S. (e) - Bivio Ghisolfa (e)	
		Musocco (e) - Doppio Bivio Lambrate (e)	
		Bivio Musocco (e) - Scalo Farini (i)	
		Milano Centrale (e) - Bivio Magna (i)	

Divisioni	Sezioni	Linee e tronchi di linea compresi in ciascuna Sezione	*Annotazioni*
MILANO	MILANO OVEST	Bivio Passerella (e) - Bivio Magna (e) Greco (e) - Bivio Greco (e) Gallarate (e) - Porto Ceresio (i) Gallarate (e) - Laveno (e) Bivio Vignale (e) - Arona (e) Oleggio (e) - Pino-Confine Svizzero Arona (e) Lago (i)	(i) incluso (e) escluso
MILANO	MILANO EST	Bivio Magna (e) - Chiasso (e) Como (e) - Lago (i) Km. 2.365.90 della Milano-Venezia-Rovato (i) Lambrate (e) - D. Bivio Vittoria km. 0.761.80 Treviglio (e) - Bergamo (e) Raccordo Milano - Venezia - Treviglio Ovest (e) Palazzolo (e) - Paratico (i) Rovato (e) Lecco (e) Lecco (e) - Camerlata (e) Ponte S. Pietro (e) - Seregno (e) Monza (e) - Calolzio (e) Lecco (i) - Colico (e) Colico (i) - Sondrio (i) Colico (e) - Chiavenna (i)	(i) incluso (e) escluso
MILANO	VOGHERA	Rogoredo (e) - Voghera (e) Tortona (e) - Novi S. Bovo (e) Alessandria (e) - Piacenza (e) Bressana B. (e) - Broni (e) Pavia (e) - Casalpusterlengo (e) Rogoredo (e) - Piacenza (e)	(i) incluso (e) escluso
MILANO	CREMONA	Rovato (o) - Verona P. N. (e) Desenzano (e) - Lago (i) Cremona (i) - Treviglio (e)	(i) incluso (e) escluso

Divisioni	Sezioni	Linee e tronchi di linea compresi in ciascuna Sezione	*Annotazioni*
MILANO	CREMONA	Cremona (e) - Codogno (e) Cremona (e) - Mantova (e) Olmeneta (e) - Brescia (e) Parma (e) - S. Zeno (e) Cremona (e) - Borgo S. Donnino (e)	(i) incluso (e) escluso

A datare dal 15 gennaio 1923 la circoscrizione della Sezione Lavori di Lecce, appartenente al Compartimento di Bari, viene modificata come appresso:

Divisioni	Sezioni	Linee e tronchi di linea compresi in ciascuna Sezione	*Annotazioni*
BARI	LECCE	Brindisi (i) - Otranto (i) Brindisi (e) - Porto (i) Zollino (e) - Gallipoli (i) Gallipoli (e) - Porto (i) Brindisi (e) - Taranto (e) Taranto (i) - Metaponto-Potenza Inf. (i) Bellavista (e) - Nasisi (e) Nasisi (e) - Arsenale-Collebasso (i)	(i) incluso (e) escluso

Approvata dal Consiglio d'Amministrazione nella seduta del 14 dicembre 1922.

Ordine di servizio N. 1.

Fermata di Pratola Peligna Superiore.

A modificazione dell'Ordine di Servizio n. 77-1922 resta stabilito che la fermata di Pratola Peligna Superiore dovrà effettuare il versamento degli introiti alla Cassa compartimentale di *Ancona* anzichè a quella di Roma.

Ordine di servizio N. 2.

Variazioni al testo della nomenclatura dei conti dall'esercizio 1921-22.

(Vedi ordini di servizio n. 86, 177 e 181-1921 e n. 31-1922).

Pag. 11 Ai conti 1 e 2 di entrata sopprimere il sottoconto:
D) *Merci a piccola velocità accelerata,* partitari *4* e *9*.

» 12 Ai conti 3 e 4 di entrata sopprimere il sottoconto:
D) *Merci a piccola velocità accelerata,* partitari *14* e *19*.

» 16 Sono stati soppressi i seguenti sottoconti del conto 25 di entrata:

E) *Concorso del Ministero della Pubblica Istruzione nei viaggi dei maestri elementari,* partitario *80*.
F) *Trasporti in borsa comune con Società ferroviarie in corrispondenza,* partitario *81*.

» 17 E' stato istituito il seguente conto di entrata:

26-bis - Ricuperi per il servizio degli autoveicoli, col n. *92-bis* di partitario e coll'annotazione: *Comprende i rimborsi per prestazioni fatte cogli autoveicoli di cui i conti 14 D e 53-bis di spesa.*

Pag. 31 Il sottoconto D) dei conti 108 e 109 di entrata, modifica la sua dizione nella seguente:

D) *Rimborsi e ricuperi relativi ecc.*

» 46 **Al conto 14 di spesa è stato aggiunto il seguente sottoconto:**

D) ***Spese per il servizio degli autoveicoli in consegna agli uffici centrali e distaccati*** col n. 505-*bis* di partitario.

Sono stati istituiti i seguenti nuovi conti di spesa:

» 51 - *28-bis* - Spese generali della navigazione colle isole:

A) *Personale*, col n. 598 di partitario;
B) *Diverse*, col n. 599, di partitario.

» 52 - *34-bis* - *Spese generali della navigazione libera* col n. 620 di partitario.

» 53 Al conto 38 di spesa è stato soppresso il sottoconto:

G) *Quota di pensioni e di indennità spettanti al personale proveniente dalla R. Marina*, col n. 634 di partitario.

» 56 E' stato istituito il seguente conto di spesa:

53-bis - *Spese per il servizio degli autoveicoli*, colla annotazione: *Esclusi gli autoveicoli in consegna all'Unità Speciale « Elettrificazione » ed al Servizio Costruzioni, nonchè quelli in esercizio presso industrie speciali* (*Titolo IV, della Nomenclatura dei conti*) e coi seguenti sottoconti;

A) *Personale*, col n. 660-*bis* di partitario;
B) *Spese diverse per l'esercizio e per la manutenzione degli autoveicoli*, col n. 660-ter di partitario.

» 65 - Il sottoconto B) 2, del conto 99 di spesa, è stato modificato come in appresso:

B) - 2 *Lavorazione*:
a) *Personale*, col n. 805 di partitario;
b) *Servizio autoveicoli*, col n. 805-*bis* di partitario;
c) *Trasporti diversi*, col n. 806 di partitario;
d) *Spese diverse*, col n. 807 di partitario.

Pag. 75 - Al conto 159 di spesa è stato aggiunto il sottoconto:

A) 3 - *Spese per il servizio degli autoveicoli*, col numero 930-*bis* di partitario.

Il sottoconto C) si sdoppia nei seguenti articoli:

C) 1 *Spese per il servizio degli autoveicoli* col partit. 934.
2 *Altre prestazioni* col partitario 934-*bis*.

N. B. — Ai detti partitari 505-*bis*, 805-*bis*, 930-*bis* e 934 di spesa, vanno imputate tanto le competenze del personale conducente quanto le altre spese per l'esercizio e per la manutenzione degli autoveicoli.

» 76 Il sottoconto C) del conto 164 di spesa è stato così modificato:

C) *Tassa di bollo sui trasporti.*

» 82 - E stato istituito il nuovo conto fuori bilancio:

18 - *Fondi forniti dalla Cassa Depositi e Prestiti per mutui alle cooperative edili ferroviarie*, col n. *1194* di partitario e coll'annotazione: (*Art. 4 della legge 5 ottobre 1920* numero *1432*) - *Usato esclusivamente dal Servizio Ragioneria.*

» 84 - Al conto 38 f. b. partitario 1217, far seguire, l'annotazione;

- *Comprende solo i mutui autorizzati coll'art. 3 della legge 5 ottobre 1920 n. 1432*;
- *Usato esclusivamente dal Servizio Ragioneria.*

» 84 - E' stato istituito il nuovo conto fuori bilancio:

39 - *Gestione case delle Cooperative edili ferroviarie - Mutui della Cassa Depositi e Prestiti*, col n. *1218* di partitario e coll'annotazione: (*Art. 4 della legge 5 ottobre 1920* n. *1432*) - *Usato esclusivamente dal Servizio Ragioneria.*

» 86 - Il sottoconto C) del conto 49 fuori bilancio è stato così modificato:

C) *Esercizio 1922 - 1923* col n. *1250* di partitario.

Pag. 92 - Al conto 121 f. b. viene aggiunta la seguente annotazione:

Serve esclusivamente per la gestione dal 1° *gennaio* 1921.

» 92 - E' stato istituito il seguente conto fuori bilancio:

128 - *Ritenute regolamentari al personale*, coll'annotazione: *A questo conto si assegnano provvisoriamente in conformità alle apposite istruzioni diramate dal Servizio Ragioneria le ritenute eseguite sugli stipendi del personale per fondo pensioni, opera di previdenza, ricchezza mobile e relativa addizionale, contributo di guerra e fondo di garanzia cessioni, e coi seguenti sottoconti*:

a) *Ritenute globali regolamentari al personale*, col n. *1372* di partitario;

b) *Ritenute fiscali sulle competenze accessorie, R. D. 16 dicembre 1922,* col n. *1373* di partitario;

c) *Ritenute R. M. 4 % sulle paghe e soprapaghe operai avventizi R. D. 21 dicembre 1922,* col n. *1374* di partitario.

Ordine di servizio N. 3.

Apertura all'esercizio del tronco diretto Arquata-Ronco con impianto del blocco e modificazioni agli apparati centrali di Ronco e di Arquata.

Il 1° giugno 1922 è stato aperto all'esercizio il tronco Arquata-Ronco della linea diretta Genova-Tortona a doppio binario, con blocco elettro-meccanico nei due sensi di corsa dei treni e con un posto intermedio. E' stato attivato pure nello stesso giorno l'innesto definitivo del nuovo tronco in stazione di Arquata con le relative modificazioni degli impianti di apparati centrali, di segnala-

mento e di consenso. Il giorno 31 luglio è stato attivato anche l'impianto definitivo degli apparati centrali nella cabina *B* di Ronco e del segnalamento di partenza e di protezione verso la nuova linea per modo che da tale data sono state attivate anche le comunicazioni fra il nuovo tronco e i binari di Ronco Vecchia.

I) Descrizione della linea. — Il nuovo tronco ha origine all'asse del F. V. della stazione di Arquata e termina all'asse del F. V. di Ronco.

Misura lo sviluppo di Km. 10.484.25, parte in rettilineo parte in curva di raggio vario, col minimo di m. 800, e con la pendenza massima del 9,5 per mille, allo scoperto, e del 7, 8 per mille in galleria.

Lungo la linea esistono varie opere d'arte fra cui:

— la galleria « Giacobini » lunga metri 737,81 con imbocco al km. 9.753,10 e con sbocco al km. 9.015,29;

— la galleria di « Borlasca » lunga metri 4048,80 con imbocco al km. 8.501.49 e con sbocco al km. 4.452,69;

— il ponte obliquo a cinque luci di metri 12 ciascuna sul torrente Scrivia al km. 10.214,76;

— il ponte ad una luce di metri 14 sul Rio Mulino, al chilometro 4.415,80;

il ponte ad una luce di metri 5.50 sul Rio Lavandaia al km. 3.366,43, n. 5 cavalcavia, n. 5 sottovia, n. 2 sottopassaggi, numero 1 passerella, n. 24 opere d'arte minori, n. 5 case cantoniere doppie e n. 2 fabbricati alloggi per le famiglie.

Lungo il tronco non vi è alcun passaggio a livello, effettuandosi gli attraversamenti di strada mediante sottovia o cavalcavia.

II) Regime di movimento. — Il nuovo tronco è esercitato col regime del blocco assoluto elettromeccanico sistema Cardani, per tutti e due i sensi di marcia dei treni. E' diviso in due sezioni sia per i treni pari che per i treni dispari da un posto di blocco intermedio situato al km. 4.299,29, munito dei seguenti segnali:

Lato Ronco - 1ª *categoria*. — Dischetto da Galleria a due luci, situato al km. 4.752,69 a metri 453,40 dal posto di blocco.

Avviso. - Dischetto da galleria situato al chilometro 5.652,69 a m. 900 dal precedente.

Lato Arquata - 1ª categoria. — Semaforo T. E. ad un ala situato al km. 4.401,69 a m. 102,40 del posto di blocco.

Avviso. - Semaforo T. E. al km. 3.806,69 ed a m. 593 dal precedente.

Tutti i segnali sono situati alla sinistra.

Il nuovo tronco rimane pertanto suddiviso nelle seguenti sezioni di blocco:

a) pei treni dispari: 1° Arquata - posto intermedio, della lunghezza di km. 4.150 circa;

2° - Posto intermedio - Ronco, della lunghezza di km. 5.100 circa;

b) pei treni pari: 1° Ronco - posto intermedio della lunghezza di km. 5.400 circa;

2° - Posto intermedio Arquata, della lunghezza di km. 3.150 circa.

III) Innesti a Ronco e ad Arquata. — Il dispositivo degli innesti del nuovo tronco nelle stazioni di Ronco e di Arquata modifica il segnalamento per la stazione di Ronco, lato Arquata ed Isola del Cantone, e per la stazione di Arquata, lato Ronco ed Isola del Cantone. Detto segnalamento resta quindi stabilito come segue:

1° Stazione di Ronco:

a) Partenze per Arquata e per Isola del Cantone. — Quattro semafori a due ordini di ali, per comandare con l'ala superiore alle partenze per il nuovo tronco e con l'ala inferiore alle partenze per Isola del Cantone, rispettivamente dalla linea di Ronco Vecchia, dalla I e III (viaggiatori), dal fascio costituito dalle linee IV, V, VI, VII e dall'altro formato dalle linee VIII, IX e X;

b) Protezione lato Arquata (nuovo tronco) e lato Isola del Cantone. — Due dischetti da galleria a tre ordini di luci di 1ª categoria, di cui il superiore accoppiato con un segnale di avviso. Detti dischetti sono situati rispettivamente nelle gallerie «Giacobini» e «Villavecchia» a metri 280... e metri 200 dalle rispettive

punte dei deviatoi estremi ed a sinistra dei treni ai quali co. mandano.

Tali dischetti comandano: con la luce superiore agli arrivi ed eventuali transiti sul binario di Ronco Vecchia, con la luce intermedia agli arrivi in I e II linea (viaggiatori) e con quella inferiore agli arrivi al fascio merci (IV, V, VI e VII linea).

Il dischetto situato nella Galleria « Giacobini » è preceduto a m. 808,50 da un semaforo di avviso tipo T. E. situato a sinistra; quello di protezione lato Isola del Cantone è preceduto a m. 800 da un dischetto di avviso situato nella galleria « Creverina », pure a sinistra;

c) Semafori da marciapiede. — Le linee I, II e III sono munite di semafori da marciapiede per indicare: quello situato in corrispondenza della I gli arrivi e le partenze da e per Arquata ed Isola del Cantone, quello situato in corrispondenza della II i soli arrivi, e quello situato in corrispondenza della III linea le sole partenze per le due anzi accennate direzioni.

d) Dischetti bassi. — Dieci dischetti bassi situati in corrispondenza ai limiti di stazionamento delle prime 10 linee di stazione per comandare i movimenti dai detti binari all'asta di manovra ed ai binari di partenza per le due linee di Isola del Cantone e di Arquata (nuovo tronco).

Essi debbono anche essere rispettati dai treni in partenza dai detti binari.

Il dischetto situato in corrispondenza della I linea comanda anche ai movimenti sui tre binari tronchi situati nelle adiacenze del fabbricato apparati centrali e lampisteria.

Un dischetto per le uscite dal deposito locomotive verso isola del Cantone ed Arquata (nuovo tronco).

Un dischetto per le uscite dal deposito locomotive sulla XI linea lato Sud.

Un dischetto di retrocessione dall'asta di manovra a tutti i binari di stazione ed al deposito locomotive lato Nord.

Due dischetti per le uscite dai binari tronchi anzi accennati sulla prima linea di stazione.

Otto dischetti a due a due contrapposti situati in corrispon-

denza alle ultime 4 linee di stazione, ai limiti di stazionamento determinati dalla traversata posta a metà lunghezza delle dette 4 linee per le manovre di accoppiamento treni.

Tutti i dischetti anzi accennati sono situati alla sinistra dei rispettivi binari, ad eccezione di quello situato in corrispondenza alla 1 linea che è stato messo alla destra per non porlo sul marciapiedi;

e) *Apparati centrali.* — Tutti i segnali di cui sopra, i dischetti bassi per le manovre e alcuni deviatoi sono manovrati da un apparato centrale idrodinamico di 130 leve, installato nella nuova cabina *B* di Ronco.

Dal detto apparato vengono anche manovrati tutti i deviatoi e tutti i segnali della vecchia cabina *B* situata all'estremità lato Genova, del fascio del deposito locomotive che pertanto verrà abolita.

La nuova cabina *B* è posto di blocco corrispondente col posto intermedio sopraspecificato e con Isola del Cantone:

f) *Consensi.* — Alla detta cabina il dirigente il movimento accorda consensi imperativi sui segnali di protezione per direzione e per linea.

2° Stazione di Arquata:

a) *Partenza per Isola del Cantone e per Ronco (nuovo tronco).* — Due semafori a due ordini di ali per comandare con l'ala superiore le partenze per Isola del Cantone, e con l'ala inferiore quelle per Ronco (nuovo tronco) rispettivamente della III e IV e dalla V, X, XI, XII, XIII, XIV;

b) *Protezione lato Isola del Cantone e Ronco (nuovo tronco).* — Due semafori a mensola tipo T .E. di I categoria a 3 ordini di ali, di cui l'intermedia accoppiata con un segnale di avviso situati rispettivamente al km. 124.435,38, della Torino-Genova ed al chilometro 1,303,31 dell'Arquata-Ronco a sinistra dei treni ai quali comandano ed a m. 665 e m. 615 dal rispettivo limite di stazionamento e punta del deviatoio estremo.

Tali semafori comandano con l'ala superiore agli arrivi in I linea con l'ala intermedia agli arrivi ed eventuali transiti in II linea e con l'ala inferiore agli arrivi in V, VI, VII, VIII e IX linea.

Il semaforo di partenza, lato Ronco, è preceduto a m. 1176 da un semaforo di avviso del tipo T. E. situato a sinistra, e quello di protezione lato Isola del Cantone è preceduto a m. 1140 da altro semaforo di avviso pure a sinistra;

c) *Dischetti bassi.* — Otto dischetti bassi situati in corrispondenza ai limiti di stazionamento delle varie linee per comandare rispettivamente ai movimenti dalle linee III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII e XIV all'asta di manovra ed ai binari di partenza per Isola del Cantone e Ronco.

Essi debbono essere anche rispettati dai treni in partenza dai detti binari per queste due ultime direzioni.

Quattro dischetti bassi per comandare ai movimenti di retrocessione rispettivamente dal binario di accesso al fascio Piaggio, dall'asta di manovra e dai binari di partenza per Isola del Cantone e Ronco su tutti i binari di stazione;

d) *Apparati centrali.* — Tutti i segnali di cui sopra e alcuni deviatoi dalla parte del piazzale lato Isola del Cantone e Ronco sono manovrati da un apparato centrale idrodinamico di 70 leve istallato nella cabina *B* di Arquata, la quale è anche posto di blocco corrispondente con Pietrabbissara e col posto intermedio del nuovo tronco;

e) *Consensi.* — Alla detta cabina il dirigente il movimento accorda, a mezzo di un nuovo apparecchio elettrico a bottoni, consensi imperativi per linea e per direzione sui segnali di protezione.

IV. Giurisdizione. — Il nuovo tronco Ronco-Arquata fa parte del Compartimento di Genova ed è aggregato per il Servizio Movimento e Traffico al primo Riparto Movimento di Novi Ligure ed al primo Riparto telegrafico di Genova; per il Servizio Lavori alla Sezione Centrale della Divisione Lavori; per il Servizio Materiale e Trazione al 4° Riparto di Novi; per il Servizio Sanitario all'Ufficio Sanitario di Torino. Per quanto riguarda la disinfezione viene compreso nella zona d'azione della squadra di disinfezione di Genova.

V. Treni. — Il nuovo tronco Ronco-Arquata, non avendo stazioni intermedie, non ha treni locali. Vi transitano treni viag-

giatori e treni merci a sussidio del tratto parallelo Ronco-Isola del Cantone-Arquata.

VI. Tassazione dei trasporti. — Nessuna modificazione è da apportarsi per ora alla formazione delle distanze per la tassazione dei trasporti che, per opportunità di servizio, transitano per la nuova linea Ronco-Arquata anzichè per la parallela Ronco- Isola del Cantone-Arquata.

Ordine di servizio N. 4.

Trasferimento alle Divisioni del Movimento e Traffico e Delegazioni di esercizio di lavori inerenti alla contabilità dei noli per il materiale scambiato in servizio cumulativo con le ferrovie secondarie italiane.

A partire dal 1° febbraio 1923, i lavori inerenti alla contabilità dei noli per il materiale scambiato in servizio cumulativo con le Ferrovie Secondarie italiane verranno deferiti alla competenza delle singole Divisioni Movimento e Traffico e Delegazioni Esercizio interessate.

Le stazioni di transito dovranno pertanto trasmettere alla propria Divisione o Delegazione, anzichè all'Ufficio Circolazione Veicoli del Servizio Movimento, i rapporti sullo scambio del materiale Mod. M. 160, 160ª e relativi Mod. M. 130* e ciò a cominciare da quelli riflettenti il mese di febbraio anzidetto.

L'inscrizione in conto corrente dei risultanti saldi dovrà avvenire in relazione all'Ordine di Servizio n. 168-1910 (ultima parte) sulla base dei documenti da emettersi all'uopo dalle predette Sedi

Ottenuto perciò il benestare sui saldi mensili di cui è cenno da parte delle Ferrovie interessate, le competenti Divisioni e Delegazioni ne daranno comunicazione al Servizio Ragioneria a mezzo

dei consueti Mod. R. 209, provvedendo in pari tempo all'emissione del corrispondente mandato d'ordine da imputarsi al conto 157 di Spesa o 120 di Entrata, a seconda del caso. La inerente liquidazione finanziaria continuerà pertanto ad essere effettuata a cura del Servizio Ragioneria.

Con richiamo al punto 6° dell'Ordine di Servizio n. 111-1914, le stazioni nelle quali i carri appartenenti a Ferrovie Secondarie italiane dovessero essere trattenuti, tanto carichi quanto vuoti, per guasti o per altri impedimenti di forza maggiore che, a sensi delle Convenzioni vigenti, ne giustificassero l'esenzione dal nolo, dovranno compilare il Mod. M. 99 e trasmetterne d'urgenza i tagliandi *A* e *B* alla competente Divisione Movimento e Traffico o Delegazione Esercizio.

Ordine di servizio N. 5.

Cambiamento di nome della stazione di Cisterna.

La stazione di *Cisterna*, della linea Velletri-Terracina, ha assunto la nuova denominazione di *Torretta Corana*.

Di conseguenza, nella Parte 1ª del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) si dovrà:

— alla pagina 22, depennare il nome della stazione di Cisterna con le relative indicazioni;

— alla pagina 61, iscrivere fra le stazioni di Torre S. Giorgio e Torricola il nome della stazione di *Torretta Corana* con le indicazioni esistenti per la stazione di Cisterna;

e nella Parte 2ª del Prontuario stesso (edizione 1° marzo 1922) alle pagine 37 (tabella 137) e 56 si dovrà modificare Cisterna in Torretta Corana.

Conforme modificazione dovrà apportarsi a tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della suddetta stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 6.

Invio locomotive per grande riparazione alle Officine e circolazione locomotive a vapore spente ed elettriche inattive.

Si è ritenuto opportuno prescrivere con disposizioni speciali, che prossimamente verranno inserite nella Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio, che le locomotive a vapore viaggianti *spente* in composizione ad un treno e quelle elettriche *inattive* non superino determinati limiti di velocità: questi limiti devono risultare indicati sul foglio di corsa del treno in base alle prescrizioni del Capo Deposito della località originaria di partenza della locomotiva. I dirigenti delle stazioni quando vedono in composizione ad un treno una locomotiva a vapore *spenta* od elettrica *inattiva* hanno l'obbligo di assicurarsi che sul foglio di corsa sieno indicate le limitazioni di velocità imposte per il suddetto rotabile. Quando, eventualmente, tali indicazioni manchino, i dirigenti dovranno provvedere secondo le prescrizioni degli avvisi diramati in proposito dal Capo Stazione della località originaria di partenza della locomotiva, o pure chiedere in visione la copia delle prescrizioni stesse all'agente che scorta la locomotiva, spenta od inattiva, il quale ne dovrà essere provvisto dal Capo Deposito della località di origine.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 4, 7, 9, 11, 15, 32, 35, 36 e 37.

Circolare N. 1.

Nuovo Regolamento per il vestiario uniforme - Norme di applicazione - Prezzi di addebito.

Come risulta dall'Ordine generale n. 4-1922, col 1° gennaio 1923 è andato in vigore il nuovo « Regolamento per il vestiario uniforme ».

Dalla stessa data 1° gennaio 1923 sono pure entrati in vigore i nuovi prezzi di addebito dei vestiari di cui alla tabella annessa alla presente Circolare, avvertendo che per i berretti resteranno invece in vigore sino a nuovo avviso, i prezzi di addebito fissati dalla Circolare n. 32 del 28 luglio 1921.

In relazione a quanto sopra si prescrive:

1. Tutte le richieste di effetti di vestiario *che verranno passate in confezione ai sarti a decorrere dal 1° gennaio* 1923, dovranno venire addebitate ai prezzi contenuti nella annessa tabella e dovranno essere calcolati a favore del personale i contributi previsti dal nuovo Regolamento, qualunque sia l'epoca in cui la richiesta stessa è stata presentata, e comprese quindi, se ancora ve ne fossero, le richieste avanzate prima del dicembre 1920 e che, in base alla circolare n. 32 del 28 luglio 1921, avrebbero dovuto essere calcolate ai prezzi precedenti a quelli previsti dalla circolare stessa.

2. Eccezionalmente, e solo in via transitoria, è lasciata facoltà al personale che, in base a tali nuove condizioni, non ritenesse di dover mantenere le richieste, e semprechè non abbia stretto bisogno degli indumenti domandati, per modo che anche senza di questi sia in grado di indossare in servizio la prescritta uniforme, come glie ne fa stretto obbligo il Regolamento, di ritirare in tutto o in parte le richieste già presentate. A tal uopo il personale stesso dovrà inoltrare immediata richiesta al proprio superiore ufficio, competente a ricevere le richieste, il quale — dal canto suo — dovrà fare al più presto le relative comunicazioni al Magazzino od Ufficio Vestiario competente per circoscrizione, che restituirà agli Uffici le richieste così annullate.

Tali domande di annullamento di richieste dovranno essere fatte con ogni urgenza e ad ogni modo dovranno pervenire ai Magazzini ed Uffici Vestiario non oltre il 20 febbraio 1923, trascorso il quale termine non saranno più accettate.

3. La confezione degli abiti di stoffa turchina per il personale della linea, che il nuovo Regolamento Vestiario ha abolito, sarà fatta fino ad esaurimento delle attuali scorte di detta stoffa. Le altre richieste saranno senz'altro annullate. Per detti abiti valgono ancora i prezzi di addebito della circolare 32 anzidetta.

4. Il Nuovo Regolamento Vestiario stabilisce che l'abito di

stoffa grigio-ferro, sia leggero che pesante ,sia composto per tutti gli agenti, che ne hanno diritto, della giubba, (in nessun caso giacca) e pantalone, e quindi ha soppresso per tale tipo di vestiario il panciotto, poichè, dovendo la giubba essere portata in servizio abbottonata, non è necessario che il panciotto sia di tipo di uniforme, potendo gli agenti indossare panciotti di tipo borghese. In conseguenza tutti gli abiti di stoffa grigio-ferro sia pesanti che leggeri che verranno passati in confezione a decorrere dal 1° gennaio 1923, dovranno essere limitati ai due soli capi suaccennati (giubbe e pantaloni) modificando le richieste che avessero la indicazione della giacca o depennando il panciotto da quelle che lo comprendessero.

5. Tutte le richieste per abiti che il nuovo Regolamento non contempla come d'obbligo, sia per quanto riguarda la categoria dell'abito, sia per quanto riflette la qualifica dell'agente, dovranno senz'altro essere dai Magazzini Vestiario annullate e respinte agli Uffici emittenti.

6. I Magazzini, prima di passare nuove richieste ai sarti per le confezioni, dovranno, a decorrere dalle ordinazioni rilasciate dal 1° gennaio 1923, variare sulle richieste stesse i numeri di categoria dei diversi capi di vestiario, mettendoli in relazione alla numerazione delle categorie fatta dalla tabella *A* del nuovo Regolamento. In conseguenza i Magazzini stessi dovranno negli stampati relativi alle contabilizzazioni del vestiario sui quali fossero indicate le categorie, variare le categorie stesse come sopra detto, fino ad esaurimento della scorta attuale di detti stampati, avvertendo che per le nuove ristampe i moduli stessi verranno variati.

Allegato alla Circolare N. 1-1923

Tabella dei prezzi di addebito del vestiario.

Indicazione degli effetti di vestiario	Categoria	Indicazione della fodera	Prezzo di addebito (Sul prezzo sottoindicato l'agente pagherà soltanto la quota parte di suo contributo, come dalla tabella *A* del Regolamento)
			Lire
Soprabiti stiffelius) a 2 petti di stoffa nera pesante. .	1	Zanella	160
Id. di stoffa nera leggera .	2	Id.	140
Id. ad 1 petto di stoffa nera pesante	3	Id.	150
Id. c. s. leggera.	4	Id.	135
Giacca di stoffa nera pes.	5	Id.	120
Id. id. id. id.	5	Flanella leggera	130
Id. id. id. legg.	6	Zanella	100
Giacca di cotone mistone	7	—	36
Giubba di fustagno nero .	8	—	50
Id. id. id. .	8	Zanella	65
Giubba di stoffa grigio-ferro pesante	9-11-18	Id.	120
Id. id. id. .	9-11-18	Flanella leggera	132
Id. id. leggera	10-12-19	Zanella	106
Giubba di stoffa nera pes.	13-15	Id.	120
Id, id. id. id.	13-15	Flanella leggera	132
Id. id. id. legg.	14-16	Zanella	106
Id. cotone mistone	17	—	40
Pantaloni di stoffa nera pes.	20	—	72
Id. id. id. legg.	21	—	62
Id. grigio-ferro pesante. .	22	—	72
Id. id. id. leggera . .	23	—	62
Id. di mistone grigio	24	—	30

Indicazione degli effetti di vestiario	Categoria	Indicazione della fodera	Prezzo di addebito (Sul prezzo sottoindicato l'agente pagherà soltanto la quota parte di suo contributo, come dalla tabella *A* del Regolamento
			Lire
Pantaloni di fustagno nero	25	—	37
Panciotto di stoffa nera pes.	26	—	34
Id. id. legg.	27	—	31
Id. mistone . . .	28	—	16
Id. fustagno . . .	29	—	18
Cappotto di panno nero con bavero di velluto. . . .	30	Zanolla	226
Id. id. id. id. . .	30	Flanella leggera	250
Id. id. id. id. . .	30	Flanella pesante	250
Cappotto di panno marengo senza cappuccio	31	Zanella	205
Id. id. id. id. . .	31	Flanella leggera	224
Id. id. id. id. . .	31	Flanella pesante	224
Cappotto di panno marengo con cappuccio	31 *bis*	Zanella	217
Id. id. id. id. . .	31 *bis*	Flanella leggera	240
Id. id. id. id. . .	31 *bis*	Flanella pesante	240
Cappotto leggero di stoffa grigio-scura (pardessus) .	32	Zanella	200
Id. id. id. id. . .	32	Flanella leggera	220
Camiciotto corto di mistone	33	—	30
Id. lungo id.. .	34	—	37
Id. di mistone per guardabarriere (donne) . . .	35	—	38
Vestaglie di zannella nera per scrivane	—	—	42
Id. grigia per ripartitori documenti e personale femminile d' inservienza engli Uffici	—	—	42

Indicazione degli effetti di vestiario	Categoria	Indicazione della fodera	Prezzo di addebito (Sul prezzo sottoindicato l'agente pagherà soltanto la quota parte di suo contributo, come dalla tabella *A* del Regolamento)
			Lire
Vestaglie di mistone per il personale addetto ai lavori di tipo litografia, di manovalanza, pulizia, ecc.	—	—	50
Cuffie di mistone per manovali (donne)	—	—	5 (1)

(1) Col contributo di 2/3 anzichè di 3/4 come per errore di stampa indica il Regolamento Vestiario (annotazione in calce alla pag. 22).

I sottoindicati indumenti ed oggetti previsti dal Regolamento del Vestiario Uniforme, non hanno prezzo fisso di addebito. Essi vengono addebitati al prezzo di costo di volta in volta ottenuto nelle relative forniture, tenuto conto anche dei tipi che vengono somministrati.

I prezzi per tali indumenti ed oggetti vengono pertanto qui sotto indicati in linea approssimativa e senza alcun impegno, per semplice norma dei richiedenti, restando inteso che sui prezzi stessi deve venir computato il contributo a carico dell'Amministrazione, qualora il Regolamento del Vestiario lo ammetta.

Lenzuola a sacco	da L. 50 a L. 70 cadauna
Custodie per dette	da L. 6 a L. 10 cadauna
Vestiari impermeabili da lavoro (art. 24 e 25 del Regolamento)	da L. 130 a L. 180 cadauno
Camici in tela (art. 26 del Regolamento)	da L. 35 a L. 45 cadauno
Impermeabili gommati con cappuccio	da L. 200 a L. 300 (a seconda del tipo)

Circolare N. 2.

Funzionari della Direzione Generale incaricati di ricevere e di stendere contratti.

In seguito al passaggio ad altro ramo di servizio dell'Ispettore Capo cav. uff. dott. Olindo VALERIO, l'incarico di ricevere e stendere presso la Direzione generale delle ferrovie dello Stato, i contratti per atto pubblico che interessano l'Amministrazione delle ferrovie stesse è stato affidato, dal 1° gennaio 1923, all'Ispettore Capo cav. uff. avv. Aroldo FANTOZZI il quale in caso di assenza od impedimento viene sostituito dall'Ispettore dott. Mario SISTI.

Il Direttore Generale
ALZONA.

Circolare N. 1 V

Veicoli da inoltrare vuoti nelle Officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in Officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nell'elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della rete alle ore 17 del giorno 18 c. m., estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli indicati viene rintracciato, se esso è vuoto la stazione vi applicherà da ambo i lati l'etichetta Mod. M.-263-m di cui l'Ordine di servizio n. 38-1915, scrivendo a mano, nell'apposito spazio il motivo per il cui il veicolo viene destinato all'Officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in Officina scortato da Mod. M-130.

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta di cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in Officina, scortandolo con Mod. M-130.

Di massima i veicoli rintracciati in Continente dovranno essere inviati alla più prossima Officina del Materiale Rotabile o del Materiale Mobile del Continente stesso e quelli rintracciati in Sicilia alla più prossima Officina del Materiale Rotabile o del Materiale mobile dell'Isola.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno essere tolte o

coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno essere tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione, quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

La stazione che etichetta il veicolo, darà notizia dell'invio alle Officine: per i carri, alla propria Delegazione Veicoli ed al Circolo di ripartizione; per le carozze ed i bagagliai, alla Delegazione Veicoli ed al Riparto Circolazione Veicoli.

Ogni negligenza, omissione od erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutti o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da inoltrare nelle Officine per visita scadenza del periodo di garanzia.

Carrozze.

AIz^{CR} 19084.

CIz^{CR} 44087 - 44089 - 44204 - 44209 - 44257 - 44259 - 44326 - 44327 - 44328 - 44329 - 44330 - 44331.

Carri.

F 130469 - 130480 - 130488 - 130491 - 130495 - 130499 - 130605 - 130619 - 130627 - 130636 - 131092 - 131099 - 131200 - 131205 - 131294 - 131298 - 131400 - 131404 - 131480 - 131837 - 131841 - 131846 - 188260 - 188275 188282 - 188284.

Ltm 442957 - 442968 - 442975.

Poz 694436 - 694438 - 695628 - 695631 - 695636.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 9, 11, 40, 41, 42 *e* 45.

Il Direttore Generale
ALZONA.

ANNO XVI - N. 2 — 11 GENNAIO 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(3212) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO-LEGGE 17 *dicembre* 1922, *n.* 1665, *riguardante la soppressione delle aziende portuali di Milano, Cremona, Ferrara e Piacenza, e la revoca di concessione di opere di navigazione* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 3 dicembre 1922, n. 1601, con la quale il Governo del Re è autorizzato a provvedere al riordinamento dei pubbilci Uffici ed Istituti;

Vista la legge 7 aprile 1917, n. 599, i decreti Luogotenenziali 23 maggio 1918, n. 740, e 6 aprile 1919, n. 671, ed il decreto Reale 27 novembre 1919, n. 2367, con i quali furono autorizzati provvedimenti per la costruzione del canale Milano-Lodi-Pizzighettone-Foce d'Adda e per la istituzione dell'Azienda autonoma del porto di Milano;

Visto il decreto Luogotenenziale 13 aprile 1919, n. 571, che istituì l'Ente autonomo del porto di Cremona;

Visto il decreto Luogotenenziale 15 giugno 1919, n. 1159, e la legge 20 agosto 1921, n. 1220, concernenti la costruzione del canale navigabile fra il Po e il Volano e la istituzione di un Ente autonomo pel porto di Ferrara;

Visto il decreto Reale 30 novembre 1919, n. 2465, concernente la sistemazione del Sile fra Treviso e Casier;

Vista la legge 14 aprile 1921, n. 545, che istituì l'Ente autonomo per il porto di Piacenza;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto coi ministri del tesoro, delle finanze e dell'industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 31 dicembre 1922, n. 306.

Art. 1.

A decorrere dal 1° gennaio 1923 le Aziende portuali di Milano, Cremona, Ferrara e Piacenza sono soppresse e restano revocate, alla stessa data, le concessioni per la costruzione del canale Milano-Lodi-Pizzighettone-Foce d'Adda, per la costruzione del canale di allacciamento del Po col Volano e per le opere di sistemazione del Sile fra Treviso e Casier.

Art. 2.

Il personale delle Amministrazioni dello Stato, collocato fuori ruolo a disposizione delle Aziende suddette, a termini dell'art. 9 del decreto Luogotenenziale 4 maggio 1919, n. 667, rientra in ruolo e ciascun funzionario riprende il grado e la anzianità spettantigli, secondo le norme sancite nello stesso articolo.

Il personale non appartenente all'Amministrazione dello Stato e direttamente assunto dalle Aziende, nel caso di licenziamento, avrà il trattamento economico previsto nei contratti di assunzione, o, in mancanza, quello stabilito dal decreto Luogotenenziale 9 febbraio 1919, n. 112.

Art. 3.

Le opere tutte, i materiali, i macchinari ed ogni altra attività delle Aziende suddette saranno presi in consegna dall'ispettore superiore del Genio Civile pel compartimento di Milano, il quale coadiuvato, dal gr. uff. prof. rag. Giacomo Barberi, provvederà alla liquidazione delle Aziende e all'esercizio dei porti stessi e della darsena di Porta Ticinese, nel comune di Milano. I valori saranno depositati nelle sezioni di Tesoreria dello Stato.

Art. 4.

La gestione delle opere in corso di costruzione al 1° gennaio 1923 è affidata, secondo la rispettiva competenza, agli uffici del Genio civile di Milano, Cremona, Ferrara e Piacenza, e proseguirà

secondo le norme vigenti per gli appalti dei lavori di conto dello Stato.

Gli ingegneri capi degli uffici stessi sostituiranno, nei casi di assenza o di impedimento, l'ispettore compartimentale suddetto nelle operazioni di consegna e nelle funzioni attinenti all'esercizio dei porti suddetti.

Art. 5.

Alla fine di ogni esercizio finanziario il Ministero dei lavori pubblici provvederà alla liquidazione dei contributi a carico delle Provincie e dei Comuni interessati, giusta le aliquote provvisorie, determinate o da determinarsi secondo le norme stabilite nei provvedimenti legislativi, emanati per ciascuna opera.

Saranno tuttavia esonerati dal contribuire le Provincie ed i Comuni interessati in quel gruppo di opere che non saranno completate e che, a giudizio insindacabile del Ministro dei lavori pubblici, saranno riconosciute non efficienti ai fini della navigazione interna o altrimenti utilizzabili.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 17 dicembre 1922.

VITTORIO EMANUELE.

Mussolini — Carnazza — Tangorra — De Stefani — Teofilo Rossi.

Visto, *il Guardasigilli*: Oviglio.

REGIO DECRETO-LEGGE 17 *dicembre* 1922, *n*. 1669, *riguardante la proroga del termine per le domande di riconoscimento del diritto d'uso d'acque pubbliche e per la denunzia delle utenze* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 24 novembre 1921, n. 1736, che prorogò al 31 dicembre 1922 il termine di presentazione delle domande pel riconoscimento del diritto di uso d'acque pubbliche e per la denuncia delle utenze per la formazione del catasto, prescritti dagli articoli 2, primo comma, e 7, quarto comma, del Nostro decreto 9 ottobre 1919, n. 2161, sulle derivazioni ed utilizzazioni di acque pubbliche;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col presidente del Consiglio dei ministri, ministro per l'interno, e coi ministri segretari di Stato per la giustizia e affari di culto, per le finanze, pel tesoro, per l'agricoltura e per l'industria e il commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il termine indicato nei su citati articoli del R. decreto 9 ottobre 1919, n. 2161, e maturante al 31 dicembre 1922, è prorogato come appresso:

Ai sensi ed effetti dell'art. 2, comma primo, del R. decreto 9 ottobre 1919, n. 2161, gli utenti di acque pubbliche menzionati alle lettere *a*) e *b*) dell'art. 1 che non abbiano già ottenuto il riconoscimento del diritto all'uso dell'acqua, dovranno chiederlo, sotto pena di decadenza, entro il 31 dicembre 1923, ove si tratti di acqua inscritta in un elenco la cui pubblicazione sia avvenuta nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno entro il 31 dicembre 1922, e in ogni altro

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 31 dicembre 1922, n. 306.

caso entro un anno dalla pubblicazione dell'elenco in cui l'acqua è inscritta.

Ai sensi ed effetti dell'art. 7, comma quarto, del citato decreto Reale, le dichiarazioni di utenza debbono essere fatte entro il 30 giugno 1923 ove si tratti di acque inscritte in un elenco la cui pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno sia avvenuta entro il 30 giugno 1922, e in ogni altro caso entro un anno dalla pubblicazione dell'elenco in cui l'acqua è inscritta.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 17 dicembre 1922.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — OVIGLIO — DE STEFANI — TANGORRA — DE CAPITANI D'ARZAGO — TEOFILO ROSSI.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO-LEGGE 17 *dicembre* 1922, *n.* 1701, *contenente disposizioni per l'alienazione del materiale residuato dalla guerra e l'assegnazione di quello proveniente dalla racolta dei rottami ancora esistenti nella zona che fu di guerra* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto il R. decreto-legge 7 novembre 1920, n. 1635, che affida alla Direzione generale delle ferrovie dello Stato l'alienazione del

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 9 gennaio 1923, n. 6.

materiale residuato dalla guerra tuttora disponibile e l'assegnazione di quello proveniente dalla raccolta del rottame al fronte;

Visto il decreto 19 giugno 1922 del presidente del Consiglio dei ministri, col quale venne istituita la Commissione ministeriale per l'assegnazione del materiale residuato dalla guerra;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, Ministro segretario di Stato per gli affari dell'interno e interim per gli affari esteri, di concerto con i Ministri del tesoro, delle colonie, della guerra, della marina, dei lavori pubblici, dell'industria e commercio, delle terre liberate dal nemico, e per la giustizia e gli affari di culto;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le attribuzioni spettanti alla Direzione generale delle ferrovie dello Stato in virtù del Regio decreto-legge 7 novembre 1920, n. 1635, per quanto concerne l'alienazione del materiale residuato dalla guerra tuttora disponibile, sono devolute alla Commissione ministeriale, composta di cinque deputati, istituita col decreto del presidente del Consiglio dei ministri in data 19 giugno 1922.

Alla Commissione predetta è anche deferita ogni facoltà per quanto riguarda la raccolta e la vendita dei rottami ancora esistenti nella zona che fu di guerra.

Art. 2.

Le medesime attribuzioni devolute alla Commissione ministeriale anzidetta spettano al Ministero della guerra — Direzione generale artiglieria — per le alienazioni, in quanto possano risultare esuberanti, delle armi portatili e relative munizioni, delle artiglierie e relative munizioni, e degli esplosivi, salvo la vigilanza del Ministero del tesoro ai sensi di legge.

Art. 3.

Il riscontro finanziario e contabile sulle operazioni di cui all'art. 1 del presente decreto, sarà effettuato dal Ministero dell'interno.

Sono abrogate le disposizioni degli articoli 1, 2, 3 e 4 del citato R. decreto-legge 7 novembre 1920, n. 1635.

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge e andrà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 17 dicembre 1922.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI - FEDERZONI - OVIGLIO - TANGORRA - DIAZ - THAON DI REVEL - CARNAZZA - ROSSI TEOFILO - GIURIATI.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

COMUNICATI

Cooperative edili ferroviarie.

Si porta a conoscenza del personale che l'Amministrazione ferroviaria non può prendere in considerazione domande di mutuo di sodalizi costituiti dopo il 31 marzo 1921 o in corso di costituzione.

Per evitare quindi inutili carteggi si dispone che i Signori Capi Compartimento abbiano a respingere gli incartamenti che venissero loro consegnati per l'inoltro a questa Direzione, la quale per suo conto non darà risposta alle domande che le pervenissero direttamente dai sodalizi.

Esclusione dalle gare. — Con Decreto 27 novembre 1922 del Ministero della marina, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti con lo Stato, la Ditta Faggian Agostino fu Luigi e Faggian Luigi di Agostino, commercianti a Spezia.

Esclusione dalle gare. — Con disposizione 29 novembre 1922, n. 44982 del Ministero per le terre liberate (Commissariato riparazioni danni di guerra di Treviso), è stata esclusa dal fare offerta per tutti i contratti con lo Stato la Cooperativa muratori ed affini di Valstagna.

Riammissione alle gare. — Il Consorzio Fiulano fra Cooperative di produzione e lavoro di Udine è stato riammesso a fare offerte per contratti di conto della nostra Amministrazione dalle quali venne escluso col provvedimento pubblicato nel *Bollettino ufficiale* n. 45-1922.

ERRATA-CORRIGE all'ordine di servizio n. 100 del 1922.
(Bollettino n. 49–7 dicembre 1922).

Al penultimo periodo del predetto ordine di servizio correggere la data per la validità dei biglietti gratuiti di corsa semplice in « *31 marzo 1923* » in luogo di « 31 marzo 1922 ».

All'allegato *A* apportare le seguenti variazioni:

CENSITI - Fermata: abilitata al servizio viaggiatori e merci a dettaglio ed a carro completo: provvista di binario tronco.

RIDOCCO - Fermata: abilitata al servizio merci a dettaglio ed a carro completo, provvista di binario tronco; i biglietti ai viaggiatori sono rilasciati dal Capo treno.

TARUCCO - Fermata: abilitata al servizio viaggiatori e merci a dettaglio ed a carro, completo, provvista di binario tronco.

All'allegato *B* corregere « *in Km. 8* » la distanza fra le stazioni di Campofiorito e Contessa.

Ordine di servizio N. 7.

Cambiamento di nome della stazione di S. Eufemia Marina.

La stazione di S. Eufemia Marina, della linea Battipaglia-Reggio di Calabria, ha assunto la nuova denominazione di *S. Eufemia Marina Gizzeria.*

Di conseguenza, nella parte 1ª del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914, alla pagina 52 e nella parte 2ª del Prontuario stesso (edizione 1° marzo 1922) alle pagine 43 (tabella 158*B*), 44 (tabella 158*C*) e 65, nonchè in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della suddetta stazione, dovrà apportarsi conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Circolare N. 3.

Nuovi moduli L. 230 ed L. 231 per la richiesta e l'addebito di materiali per lavori e l'ordinaria manutenzione della linea.

Allo scopo di semplificare e ridurre le operazioni e registrazioni tanto dei magazzini quanto delle Sezioni e Divisioni Lavori,

viene disposto che dal 1° febbraio p. v. in sostituzione dei vecchi moduli L. 230 ed L. 231 (già F. 180 ed F. 181) siano adottati quelli L. 230 (camoscio) ed L. 231 (bianco) di nuovo tipo.

Questi nuovi moduli, oltre servire come richiesta di materiali, dovranno essere utilizzati per l'addebito in luogo dell'attuale A.28.

Essi sono perciò formati dei cinque tagliandi A ,B, C, D, ed E.

Il tagliando A, matrice, dovrà essere compilato e trattenuto dall'Ufficio emittente che lo completerà, a suo tempo, dei dati di ricevimento dei materiali.

I tagliandi B e C compilati dall'Ufficio emittente, il tagliando D compilato dall'Ufficio emittente soltanto nell'intestazione, ed il tagliando E in bianco, dovranno essere trasmessi, a norma delle vigenti disposizioni, al Servizio Lavori, che tratterrà il tagliando B ed invierà al Magazzino competente i tagliandi C, D, ed E.

Il Magazzino tratterrà per le proprie registrazioni il tagliando C, ed appena spedito il materiale invierà il tagliando D, completato di tutti i dati di spedizione e di addebito, ed il tagliando E, sempre in bianco, all'Ufficio emittente, che restituirà all'Ufficio speditore del materiale quest'ultimo tagliando completato in segno di accettazione dell'addebito.

Ai mod. L. 230 ed L. 231 dovrà essere allegata una velina del tagliando B soltanto quando con i Moduli stessi vengono richiesti legnami (traverse, traversoni, lungherine da ponti, ecc.). Tale velina dovrà servire per il Servizio Approvvigionamenti.

Il Mod. L. 231 (bianco) differisce da quello L. 230 (camoscio) soltanto per il colore e la dicitura *per immediato impiego* anzichè *per materiali delle scorte*.

Detti moduli sono stati riuniti in fascicoli di 50 fogli ciascuno.

Una parte dei moduli stessi sono stati stampati senza i tagliandi A ed una parte senza i tagliandi A e B. I primi verranno utilizzati per gli estratti dal Servizio Lavori ed i secondi dai Magazzini che se ne serviranno nel caso di spedizione parziale dei materiali richiesti con il buono originale.

Tanto agli estratti che verranno fatti dal Servizio Lavori, come a quelli che verranno fatti dai Magazzini, dovrà essere dato il numero del buono originale ed aggiunta la indicazione « estratto ». I moduli a 5 tagliandi si chiameranno L. 230-I ed L. 231-I, quelli

a 4 tagliandi L. 230-II ed L. 231-II e quelli a 3 tagliandi L. 230-III ed L. 231-III.

I mod. L. 230-I, L. 231-I ed L 230-III, L. 231-III sono stati ripartiti ai magazzini stampati di Torino, Bologna, Napoli e Palermo nella quantità pari a circa due anni di consumo mentre quelli L. 230-II ed L. 231-II sono stati trattenuti dal Servizio Lavori.

La richiesta che farà ogni Ufficio al Magazzino della circoscrizione dovrà essere limitata allo stretto necessario.

In quanto non vengano modificate dalla presente, restano in vigore le disposizioni contenute nell'appendice all'Istruzione N. 1-1907 e nell'Istruzione sulla richiesta, somministrazione e contabilità delle scorte di materiali (giugno 1908).

Comunicazioni.

OPERA DI PREVIDENZA A FAVORE DEL PERSONALE

Legge 19 giugno 1913, n. 641, modificata dal decreto legge Luogotenenziale 1° agosto 1918, n. 1197 e dalla legge 7 aprile 1921, n. 370.

Dopo la comunicazione fattasi nel bollettino n. 41, del 12 ottobre 1922, la Giunta dell'Opera di Previdenza ha approvato, a tutto il 31 dicembre 1922, le seguenti liquidazioni:

LIQUIDAZIONI	Indennità di buonuscita (Art. 1 n. 1 della legge)				Sussidi temporanei ad orfani. (Art. 1 n. 2 della legge)		Assegni alimentari vitalizi. (Art. 1 n. 3 della legge)		Rimborsi di trattenute (Art. 3 della legge)			
	ad agenti		a famiglie						ad agenti		a famiglie	
	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo
Approvate dal 1° ottobre 1922 a tutto il 31 dicembre 1922	3133	14.019.325,18	164	549.846,66	127	87.774,—	7	4.080,—	80	10.944,26	5	614,17
Aggiungendo quelle approvate dal 1° luglio 1922 al 30 settembre 1922	1831	9.228.811,77	100	321.404,39	73	49.485,—	3	1.920,—	26	3.198,97	2	215,63
Si ha un totale nell'esercizio 1922-1923	4964	23.248.136,95	264	871.251,05	200	137.259,—	10	6.000,—	106	14.143,23	7	829,80

Si aggiunge che, durante lo stesso semestre, sono stati anche approvati, in applicazione delle leggi 7 aprile 1921, n. 368 e 370, altri supplenti d'indennità di buonuscita per complessive L. 52578 e 93 centesimi spettanti agli agenti già cessati dal servizio a partire dal 1 marzo 1920, o alle loro famiglie.

Sulla disponibilità dell'Opera furono approvate dal Comitato, dopo il 30 settembre 1922, le seguenti concessioni:

1. — SUSSIDI TEMPORANEI AD ORFANI DI PENSIONATI.
(art. 1, n. 2 lett. *c*) della legge).

1) TULLIO, ARMANDO, UGO e MARIO, orfani dell'aiutante applicato pensionato PETRUCCI Alfredo (59235): L. 408 annue, con decorrenza 1° agosto 1922;

2) VITTORIO, orfano del segretario di 1ª classe pensionato Bovo Luigi (20555): L. 310 annue con decorrenza 1° ottobre 1922.

2. — ASSEGNI ALIMENTARI A CONGIUNTI BISOGNOSI.
(art. 1, n. 2 lett. *e*) della legge).

1) SABBADIN Santina, vedova dell'operaio di 1ª categoria BERTAN Alberto (146925): L. 300 annue, con decorrenza 1° agosto 1922 e fino al 31 luglio 1927;

2) MENEGUZZI Rosa, vedova dell'operaio di 1ª categoria SEGATO Giulio (157896): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1922 e fino al 30 giugno 1927;

3) DI TOMMASO Assunta, vedova dell'operaio di 3ª categoria FALCO Matteo (167227): L. 300 annue, con decorrenza 1° agosto 1922 e fino al 31 luglio 1927;

4) CARIGNANI Ada, vedova dell'operaio di 2ª classe NANNINI Giovanni (155487): L. 300 annue, con decorrenza 1° agosto 1922 e fino al 31 luglio 1927;

5) CORCELLA Vincenza, madre del manovale LASALA Michele (189592): L. 300 annue vitalizie con decorrenza 1° novembre 1922;

6) CARUSO Anna, vedova del cantoniere BOCHICCHIO Vincenzo (142900): L. 300 annue, con decorrenza 1° dicembre 1922 e fino al 30 novembre 1927;

7) GHION Erminia, vedova del deviatore ZAGO Amedeo (176920): L. 600 annue, con decorrenza 1° luglio 1922 e fino al 30 giugno 1927.

3. — RICOVERO DI ORFANI IN ISTITUTI DI EDUCAZIONE E DI ISTRUZIONE.
(art. 2, penultimo capoverso della legge).

1) GIOVANNINO, orfano del deviatore NAVALESI Enrico (100967);

2) VINCENZO, orfano dell'operaio di 1ª categoria DE GAETANO Carmine (81899);

3) FERDINANDO, orfano dell'assistente di stazione di 2ª classe MALARA Giovanni (144815);

4) CARLO e PIETRO, orfani del cantoniere SILVESTRINI Marino (123095);

5) ARNALDO, orfano del macchinista t. v. LASTRUCCI Eustacchio (43706);

6) VITO, orfano del conduttore POLLACI Giuseppe (156400);

7) GILDO, orfano del cantoniere FORESI Ulderico (140466);

8) ALFREDO, orfano del capo squadra cantonieri AVANZATI Giovanni (29920);

9) GIUSEPPE, orfano del fuochista BERNARDIS Luigi (43368);

10) SECONDO, orfano del guardiano FACCIO Aristide (119629);

11) MARIA ROSA, orfana del Segretario SIRACUSA Gregorio (107175);

12) ARMANDO, orfano del verificatore RISPOLI Biagio (114388);

13) ANGELO, orfano dell'operaio di 2ª classe MAZZUOCOLO Giacomo (83718);

14) GIUSEPPE, orfano del cantoniere GRIECO Savino (104762);

15) MATILDE, orfana dell'accenditore CANNISTRARO Teodoro (142318);

16) DANDOLO, orfano del cantoniere TORLONTANO Agostino (29921);

17) ANTONIO, orfano del manovale RUSSO Onofrio (152089);

18) MARIA, orfana del macchinista COLLAVO Pietro (31576);

19) Silvio, orfano del capo squadra manovratori Bertuzzi Giuseppe (79421);

20) Francesco, orfano del sottocapo Paglionico Natale (148922);

21) Carlo, orfano del commesso di 1ª classe Dilena Vito (148590);

22) Ubaldo, orfano del guardiano Tini Sabatino (31905);

23) Alfonso, orfano del capostazione di 3° grado Vandero Celestino (77813);

24) Emanuele, orfano del macchinista Traversa Emanuele (108363);

25) Umberto, orfano dell'applicato Cocchi Ernesto (26202);

26) Zina, orfana del fuochista Zini Oreste (124616);

27) Matteo, orfano del deviatore Franchino Pasquale (146369);

28) Antonino, orfano del conduttore capo Rizzo Nunziato (148784);

29) Carlo, orfano dell'assistente di stazione di 2° grado Soverini Carlo (40309);

30) Amalia, orfana del deviatore Bertone Augusto (8264);

REVOCHE DI CONCESSIONI GIÀ PRECEDENTEMENTE APPROVATE.

a) *Sussidi temporanei ad orfani di pensionati.*

Tullio, orfano dell'aiutante applicato pensionato Petrucci Alfredo (59235): (vedi bollettino n. 3 del 15 gennaio 1920), a decorrere dal 1° agosto 1922;

b) *Assegni alimentari a congiunti bisognosi.*

Mininni Elisa, vedova dell'untore Serafini Salvatore (127075): (vedi bollettino n. 28 del 10 luglio 1919), a decorrere dal 31 ottobre 1922;

c) *Ricovero di orfani.*

1) FRANCESCA, orfana del capo squadra cantonieri AVANZATI Giovanni (29920): (vedi bollettino n. 28 del 14 luglio 1921);

2) LUIGINO, orfano del fuochista BERNARDIS Luigi (43368): (vedi bollettino n. 32 del 10 agosto 1922);

3) CORRADO, orfano del guardiano FACCIO Aristide (119629): (vedi bollettino n. 41 del 12 ottobre 1922);

4) MARIO, orfano del Segretario SIRACUSA Gregorio (107175): (vedi bollettino n. 32 del 10 agosto 1922);

5) VINCENZA, orfana del verificatore RISPOLI Biagio (114388): (vedi bollettino n. 15 del 13 aprile 1922).

NOMINA DI PATRONI.

Giusta l'art. 8 del Regolamento per il funzionamento dell'Opera di Previdenza, furono dal Comitato nominati i seguenti Patroni, cui venne affidata l'assistenza di orfani di cui l'Opera stessa ha cura:

a SALERNO: il sig. cav. CAROTENUTO Ferdinando, ingegnere capo di quella Sezione Lavori;

a TERAMO: il sig. GENTILE Ernesto, titolare di quella stazione;

ad ALESSANDRIA: il sig. MASSA cav. Alfredo, sopraintendente di quella stazione;

a VILLA S. GIOVANNI: il sig. MACALUSO Andrea, titolare di quella stazione;

a PRATO: il sig. CALAMAI Primo, titolare di quella stazione;

a GIRGENTI: il sig. ARIOTI cav. uff. ing. Arturo, capo del locale Ufficio Costruzioni.

DONAZIONI A FAVORE DELL'OPERA DI PREVIDENZA.

Dai Capi Compartimento di Venezia e Palermo, rispettivamente le somme di L. 1628,30 (in due volte), e L. 20, residuo di sot-

toscrizioni fatte fra il personale di quei Compartimenti e della Delegazione di Trento, in occasione delle onoranze funebri del compianto Direttore Generale cav. di gr. cr. ing. rag. Carlo CROVA.

Dal Capo del Servizio Materiale e Trazione, la somma di L. 308, residuo di due sottoscrizioni fatte fra il personale di quel Servizio per due corone ai compianti comm. ing. CROVA e LOMBARDINI.

Dal Capo Servizio Materiale e Trazione, la somma di L. 30, importo della percentuale accordata dal Comitato della lotteria pro-ciechi di guerra ad alcuni ferrovieri di quel Servizio che si occuparono della vendita di biglietti.

Dal Capo Servizio Materiale e Trazione, la somma di L. 134, importo della sottoscrizione fatta fra il personale di quel Servizio per onorare la memoria della defunta scrivana, signora Ofelia ZANETTI LENZI.

Dal sig. LAMMA Emilio, capo stazione di Chiavari, la somma di L. 54, raccolta fra il personale di quella Sede.

Dall'Istituto di Consumo per gli impiegati e salariati dello Stato, la somma di L. 6500, quota di ripartizione degli utili del bilancio 1919-1920 da devolvere a scopo di beneficenza.

Il Direttore Generale
ALZONA.

c) *Ricovero di orfani.*

1) FRANCESCA, orfana del capo squadra cantonieri AVANZATI Giovanni (29920): (vedi bollettino n. 28 del 14 luglio 1921);

2) LUIGINO, orfano del fuochista BERNARDIS Luigi (43368): (vedi bollettino n. 32 del 10 agosto 1922);

3) CORRADO, orfano del guardiano FACCIO Aristide (119629): (vedi bollettino n. 41 del 12 ottobre 1922);

4) MARIO, orfano del Segretario SIRACUSA Gregorio (107175): (vedi bollettino n. 32 del 10 agosto 1922);

5) VINCENZA, orfana del verificatore RISPOLI Biagio (114388): (vedi bollettino n. 15 del 13 aprile 1922).

NOMINA DI PATRONI.

Giusta l'art. 8 del Regolamento per il funzionamento dell'Opera di Previdenza, furono dal Comitato nominati i seguenti Patroni, cui venne affidata l'assistenza di orfani di cui l'Opera stessa ha cura:

a SALERNO: il sig. cav. CAROTENUTO Ferdinando, ingegnere capo di quella Sezione Lavori;

a TERAMO: il sig. GENTILE Ernesto, titolare di quella stazione;

ad ALESSANDRIA: il sig. MASSA cav. Alfredo, sopraintendente di quella stazione;

a VILLA S. GIOVANNI: il sig. MACALUSO Andrea, titolare di quella stazione;

a PRATO: il sig. CALAMAI Primo, titolare di quella stazione;

a GIRGENTI: il sig. ARIOTI cav. uff. ing. Arturo, capo del locale Ufficio Costruzioni.

DONAZIONI A FAVORE DELL'OPERA DI PREVIDENZA.

Dai Capi Compartimento di Venezia e Palermo, rispettivamente le somme di L. 1628,30 (in due volte), e L. 20, residuo di sot-

toscrizioni fatte fra il personale di quei Compartimenti e della Delegazione di Trento, in occasione delle onoranze funebri del compianto Direttore Generale cav. di gr. cr. ing. rag. Carlo CROVA.

Dal Capo del Servizio Materiale e Trazione, la somma di L. 308, residuo di due sottoscrizioni fatte fra il personale di quel Servizio per due corone ai compianti comm. ing. CROVA e LOMBARDINI.

Dal Capo Servizio Materiale e Trazione, la somma di L. 30, importo della percentuale accordata dal Comitato della lotteria pro-ciechi di guerra ad alcuni ferrovieri di quel Servizio che si occuparono della vendita di biglietti.

Dal Capo Servizio Materiale e Trazione, la somma di L. 134, importo della sottoscrizione fatta fra il personale di quel Servizio per onorare la memoria della defunta scrivana, signora Ofelia ZANETTI LENZI.

Dal sig. LAMMA Emilio, capo stazione di Chiavari, la somma di L. 54, raccolta fra il personale di quella Sede.

Dall'Istituto di Consumo per gli impiegati e salariati dello Stato, la somma di L. 6500, quota di ripartizione degli utili del bilancio 1919-1920 da devolvere a scopo di beneficenza.

Il Direttore Generale
ALZONA.

SENTENZA

Trasporto in carro difettoso - Avaria - Disposizioni di guerra - Irresponsabilità della Ferrovia.

In virtù delle disposizioni eccezionali emanate durante la guerra, in materia di trasporti ferroviari, l' Amministrazione delle Ferrovie non è tenuta a rispondere dell'avaria dipendente dall'uso di un vagone difettoso.

CASSAZIONE TORINO — Sentenza 16-30 maggio 1922 — *Pres.* d'Aragona - *Rel.* Garino - *P. M.* Moreni.

Ha rilevato che l'impugnata sentenza dopo aver notato che nessuna contestazione era sorta sulla causa dell'avaria, data da deperimento della tela coprente il tetto del carro, nè sulla difficile controllabilità di tale difetto e sulla sua constatabilità soltanto con l'uso, affermò la responsabilità delle Ferrovie sol perchè le medesime, con manifesto del 17 febbraio 1919, anteriore alla spedizione, avevano reso noto al pubblico che intendevano rinunciare alla clausola in virtù della quale erano autorizzate ad accettare i trasporti delle merci a tutto rischio e pericolo dei mittenti. Essa però è caduta in manifesto errore col non avere tenuto conto nè del R. decreto 25 giugno 1905, n. 369, col quale le Ferrovie furono dispensate dall'obbligo specifico di eseguire le visite e le prove del materiale ruotabile, entro i termini regolamentari nei periodi eccezionali di mobilitazione e di guerra, nè del R. decreto 15 aprile 1915, n. 672, col quale fu data ad esse la facoltà di derogare a qualsiasi precedente legge, regolamento, istruzione e consuetudine riguardo a trasporti per conto dei privati, facoltà della quale si valsero non soltanto per disporre che tali trasporti avvenissero a tutto rischio e pericolo dei mittenti, ma altresì per stabilire che tutte le merci senza distinzioni di sorta, potessero spedirsi in carri aperti senza copertone.

Invero, se le Ferrovie, come hanno riconosciuto in causa, col detto manifesto del 29 febbraio 1919 hanno esplicitamente rinunciato ad invocare dal marzo successivo in poi la clausola « ad esclusivo rischio e pericolo dei mittenti » non poteva tuttavia dedursene che avessero rinunciato anche alle altre clausole di eccezione fra cui principalissima quella concernente la loro irresponsabilità per le avarie derivanti da guasti dei carri.

Una siffatta portata non può darsi a quel manifesto se non mediante un'arbitraria interpretazione la quale urta apertamente col Decreto-legge 4 marzo 1920, n. 280, posteriore alla spedizione di cui si tratta, che mantenne e mantiene tuttodì ferme, persistendo ancora le deficienze ed i guasti del materiale, sia la facoltà di adibire carri aperti senza copertone in luogo di carri chiusi, e sia l'altra facoltà di ritardare *ad libitum* le ispezioni e le prove del materiale ruotabile. Sono deroghe, queste, alle norme comuni riguardanti il contratto di trasporto per ferrovia, che si riannodano strettamente alle anormali condizioni create dallo stato di guerra, specialmente per il materiale, e dal cui assieme è posta evidentemente in essere una presunzione legale di irresponsabilità in favore delle Ferrovie dello Stato, giustificata, anche per un certo periodo di tempo posteriore alla cessazione delle operazioni belliche, dalla impossibilità di sostituire il materiale perduto e riparare quello avariato.

Era peraltro ben naturale che mentre per le inadempienze contrattuali dipendenti da negligenza del personale, come disguidi, perdite, e simili, le Ferrovie si determinavano ad informare il pubblico che non avrebbero più invocato la clausola del rischio e pericolo a carico del mittente, non rinunciassero invece alla facoltà di valersi dei veicoli caduti in deperimento, data l'assoluta impossibilità di aumentare il numero o di curarne la sollecita riparazione per la insormontabile deficienza delle stesse materie prime.

Afferma l'impugnata sentenza che l'essere stata l'Amministrazione ferroviaria autorizzata a subordinare l'accettazione delle spedizioni ai mezzi disponibili e ad effettuarle occorrendo con carro scoperto anche nei casi in cui normalmente avrebbe dovuto impiegare carri chiusi, non toglie che quando essa accettava una spedizione e per essa somministrava un carro chiuso, come avvenne nel sottoposto caso, si assumeva con ciò stesso l'obbligo di fornire un

veicolo che potesse servire al trasporto al quale era destinato rendendosene garante, e che se si fosse valsa della facoltà di fornire un carro scoperto non avrebbe indotto in errore chi si assumeva il carico circa l'idoneità del mezzo, e questi avrebbe potuto rifiutarlo. Ma l'argomento non regge, poichè l'Amministrazione, essendo autorizzata ad usare od offrire in uso un carro scoperto e quindi non idoneo al trasporto di determinate merci, non può invero essere costituita in colpa dal fatto di avere offerto in uso un carro chiuso che per quanto difettoso rappresenta sempre un mezzo migliore del carro scoperto, nè può seriamente pensarsi che offrendo un carro chiuso, abbia tratto in errore il mittente il quale non ignorando e non dovendo ignorare in quali condizioni difficili si svolgeva l'azione delle Ferrovie e come queste fossero esonerate dall'obbligo delle periodiche ispezioni e prove del materiale, doveva egli stesso avvertire la necessità di accertare nel proprio interesse l'effettiva idoneità del carro offertogli, posto che aveva preferito di eseguire egli stesso il carico.

Sarebbe invero strano che l'Amministrazione delle ferrovie, in favore della quale milita la presunzione di irresponsabilità nascente dalle condizioni difficili del momento e dalle disposizioni eccezionali legalmente emanate in relazione ad esse, dovesse ritenersi irresponsabile quando il carico è eseguito a sua cura e dovesse invece ritenersi responsabile nel caso opposto, quando cioè il carico viene eseguito dal mittente.

Questa Corte ebbe già ad affermare più volte che in virtù delle citate disposizioni eccezionali le Ferrovie furono *juris et de iure* liberate da ogni responsabilità in fatto di trasporto rimanendo sempre e soltanto salvi i principi generali del diritto sul dolo e su la colpa equiparabile a dolo, nè trova ragione per andare in diverso avviso nel caso presente, in cui la stessa sentenza impugnata ha riconosciuto trattarsi di un difetto difficilmente controllabile, anzi, tale da non poter essere constatato se non con l'uso del carro.

ANNO XVI - N. 3

18 GENNAIO 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

—

(3363) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO 28 *dicembre* 1922, *n.* 1745, *che sopprime il Consiglio generale e le Commissioni locali del traffico* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto l'art. 1 della legge 3 dicembre 1922, n. 1601, che delega pieni poteri al Governo del Re per il riordinamento del sistema tributario e della pubblica amministrazione;

Visti gli articoli da 61 a 71 della legge 7 luglio 1907, n. 429, per l'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private e l'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372, modificata dal R. decreto 28 giugno 1912, n. 728, relativi al Consiglio generale e alle Commissioni locali del traffico:

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici:

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

Art. 1.

Il Consiglio generale e le Commissioni locali del traffico, contemplati dalle leggi e dai decreti surrichiamati, sono soppressi.

Art. 2.

Tutte le attribuzioni assegnate ai suddetti organi nelle leggi e nei regolamenti in vigore, sono abolite.

Il presente decreto entra in vigore il 1° gennaio 1923.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 13 gennaio 1923, n. 10.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 28 dicembre 1922.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

Comunicato

Esame di concorso per posti di sorvegliante della linea.

(Art. 118 del Regolamento del personale).

Fra i Capi squadra cantonieri è indetto un esame di concorso per 150 posti di Sorvegliante della linea.

Il concorso avrà luogo in base all'art. 118 del Regolamento del personale, con le norme approvate dal Consiglio d'Amministrazione nella seduta del 27 agosto 1920 e pubblicate nel *Bollettino Ufficiale* n. 44 del 28 ottobre 1920.

Potranno presentare domanda di partecipazione al concorso i Capi squadra cantonieri che alla data del presente avviso abbiano compiuto non meno di tre anni nel grado e che abbiano età non superiore ad anni 50 alla data stessa.

Per le ammissioni al concorso verranno seguite le norme dell'art. 19 del R. decreto 13 marzo 1921, n. 341.

I Capi squadra cantonieri che si trovano nelle condizioni volute e che intendono di partecipare al concorso dovranno presentare, per il tramite gerarchico, apposita domanda non oltre il giorno 28 febbraio 1923.

Agli agenti ammessi al concorso verrà notificato, a mezzo dei Capi immediati, dove e quando avranno luogo i relativi esami.

Ordine di servizio N. 8.

Ammissione nei treni direttissimi dei viaggiatori muniti di biglietti Serie B e C di II e III classe.

(Sostituisce l'ordine di servizio n. 87-1922).

I viaggiatori muniti di biglietto gratuito serie *B* di 2ª classe, sono ammessi, di massima alle stesse condizioni di percorrenza stabilite per i viaggiatori con biglietto ordinario, anche nei treni direttissimi, ad eccezione del treno 16.

Nei direttissimi 7, 17, 36, 44 e 49 i detti viaggiatori sono però ammessi alle seguenti condizioni:

Nei treni 7 e 17 soltanto in partenza da Civitavecchia purchè provenienti dalla Sardegna.

Nel treno 36 sono ammessi da qualsiasi provenienza esclusa Bologna loco, purchè diretti oltre Bologna verso Modena ed oltre Udine.

Nel treno 44 sono ammessi da qualsiasi provenienza, esclusa Bologna loco, purchè diretti oltre Bologna verso Ferrara ed oltre Verona verso Trento; nonchè quelli in arrivo a Mestre od a Venezia col coincidente treno 189.

Nel treno 49 sono ammessi purchè provenienti da oltre Venezia, ed a Bologna purchè provenienti da oltre Modena linea Verona.

I viaggiatori muniti di biglietto, serie *C*, di 2ª classe sono esclusi dai treni 7, 16 e 17. Si fa però eccezione, pei treni 7 e 17 a favore dei viaggiatori in coincidenza a Civitavecchia col piroscafo dalla Sardegna.

I viaggiatori muniti di biglietto gratuito serie *B*, di terza classe sono ammessi alle stesse condizioni di percorrenza stabilite per i viaggiatori con biglietto ordinario anche nei treni direttissimi, ad eccezione dei treni 4, 7 e 44. Nel treno 7 però sono ammessi a Civitavecchia, purchè provenienti dalla Sardegna.

I viaggiatori muniti di biglietti serie *C* di terza classe, sono esclusi dal treno 7, ad eccezione di quelli in coincidenza a Civitavecchia col piroscafo dalla Sardegna.

Le suindicate disposizioni vengono pubblicate anche nell'orario ufficiale. La pubblicazione delle successive varianti sarà poi fatta soltanto nell'orario stesso.

Il Direttore Generale
ALZONA.

SENTENZA

Alienazione immobiliare - Trattenuta sul prezzo del doppio centesimo di guerra - Pretesa inapplicabilità della imposta - Estraneità dell'Amministrazione ferroviaria acquirente alla relativa controversia - Inammissibilità della domanda di risoluzione del contratto per omesso pagamento di parte del prezzo.

L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, trattenendo sul prezzo di un immobile acquistato il doppio centesimo di guerra, agisce quale organo di riscossione a nome e per conto del Ministero delle finanze, titolare del credito della imposta. Ne consegue che l'eventuale illegittima applicazione del tributo non implica affatto una responsabilità dell'Amministrazione ferroviaria che possa riflettersi sul rapporto contrattuale di compra-vendita nel senso cioè di abilitare il venditore a chiedere la risoluzione del contratto per insoddisfacimento parziale del prezzo pattuito, ma determina una responsabilità esclusiva del Ministero delle finanze al quale soltanto il venditore stesso potrà e dovrà rivolgersi nei modi e forme di legge, per reclamare la restituzione dell'imposta che ritenga indebitamente percetta.

R. CORTE D'APPELLO DI ANCONA (in sede di rinvio dalle Sez. Unite della Cass. di Roma) - Sentenza 29 luglio-2 agosto 1922 - *Pres.* Campili, *Est.* Marri - Ferr. dello Stato e Ministero delle finanze contro Rossi-Fortunati.

La sentenza della Cassazione di Roma delli 30 giugno-30 luglio 1921 è pubblicata nel Bollettino Ufficiale Ferrovie Stato 1921, IV, pag. 89.

Omissis.

Il Supremo Collegio a Sezioni Unite ha risoluto la questione della competenza che tra le parti si era agitata, stabilendo che, dopo il decreto abrogativo 6 febbraio 1919 sopra richiamato, non

è possibile sottrarre al sindacato del giudice ordinario le contro versie sul riconoscimento dei casi nei quali l'obbligo della imposta è tuttavia mantenuto: ma che però non doveva nel caso concreto l'autorità giudiziaria dichiarare illegittima la ritenuta che le Ferrovie volevano operare, non essendosi preventivamente osservato il principio del *solve et repete* stante il rifiuto del contribuente ad accettare il pagamento offertogli. In ottemperanza alla massima così fissata, il Rossi-Fortunati ha dichiarato di accettare l'offerta reale fattagli dalle Ferrovie il 5 maggio 1919. E' stato così eliminato quell'ostacolo che impediva la decisione della causa nel merito nei rapporti specialmente tra il Rossi-Fortunati e l'Amministrazione delle Finanze dello Stato.

Oppone questa che, non essendosi effettuato il pagamento della imposta prima che la lite venisse iniziata dal Rossi, l'improcedibilità della sua azione investa tutti i precedenti giudizi ed anche questo di rinvio.

Ma codesto assunto non è sorretto da giuridico fondamento, poichè l'incompetenza dell'Autorità giudiziaria a decidere sulla opposizione del contribuente che non abbia preventivamente osservata la norma del *solve et repete* ha carattere soltanto temporaneo e quindi il pagamento della tassa avvenuto successivamente in corso di procedura, determinando la rimozione di quell'impedimento provvisorio, ha l'efficacia di restituire al giudice la piena competenza.

Rimossa così la eccezione di improcedibilità e venendo al merito, il Rossi per giustificare la sua domanda di risoluzione del contratto di vendita 4 marzo 1918, per inadempienza della acquirente Amministrazione delle ferrovie dello Stato, osserva che questa ingiustamente volle fare la ritenuta del contributo straordinario dei centesimi di guerra sul prezzo di acquisto, giacchè il detto contributo, se fu creato col decreto Luogotenenziale 9 giugno 1918, n. 857, sarebbe stato però abolito col successivo decreto Luogotenenziale 6 febbraio 1919, n. 197. Ma codesto assunto è viziato da errore fondamentale. Come già ebbe a rilevare il Supremo Collegio, duplice era la qualità assunta dalla Ferrovia nel mettersi in rapporto col Rossi, da una parte essa si presentava quale contraente in ordine alla compravendita dello stabile per cui si contende, e dall'altra interveniva quale organo di

riscossione per conto della Amministrazione delle Finanze relativamente alla ritenuta del doppio centesimo di guerra sul prezzo di vendita: le quali figure giuridiche, sebbene riunite nella stessa persona, debbono considerarsi nettamente distinte ed indipendenti fra loro di guisa che l'azione svolta per la riscossione del tributo nessuna influenza può esercitare sul rapporto contrattuale e sulle responsabilità che da questo possono derivare. Non può sorger dubbio che le Ferrovie agirono, non nel proprio vantaggio, ma a nome e per conto delle Finanze, quando trattennero sull'importo del prezzo i centesimi addizionali di guerra, come se la ritenuta fosse stata eseguita dalla stessa Amministrazione finanziaria, che avesse direttamente presenziato il pagamento del prezzo di vendita. E le Ferrovie non potevano esimersi dal procedere alla detta operazione fiscale, perchè esse, quale organo di riscossione alle dipendenze del Ministero delle finanze, dovevano eseguire gli ordini e le istruzioni impartite agli uffici dipendenti, ed attenersi alla circolare 29 aprile 1919, n. 3651: Div. 2ª, da esso diretta a tutte le Amministrazioni Centrali, e nella quale si davano chiarimenti per la interpretazione del menzionato decreto Luogotenenziale 6 febbraio 1919. E così operando la Amministrazione compratrice veniva in realtà ad offrire il pagamento dell'intero prezzo del fabbricato, giacchè la detrazione del tributo costituiva un pagamento fatto per conto del contribuente.

Se questo riteneva che illegittima fosse la ritenuta aveva facoltà di reclamare dal fisco la restituzione dell'importo, previo il versamento di questa ai sensi di legge, ma l'eventuale illegittimità del tributo non implicava affatto una responsabilità della Amministrazione delle ferrovie che aveva agito secondo le istruzioni ricevute, alla osservanza delle quali era tenuta e tanto meno poteva dar luogo ad una sua inadempienza contrattuale in ordine al rapporto interceduto fra essa e il Rossi relativamente all'acquisto del palazzo, il qual rapporto, come dianzi si è accennato, è del tutto diverso e separato dalla funzione assunta dalla compratrice nell'operare la ritenuta dei centesimi di guerra.

Bastano queste osservazioni per dimostrare la infondatezza della pretesa del Rossi, quando questi sostiene che le Ferrovie violarono i patti contrattuali per avere a lui offerto un prezzo inferiore a quello stabilito nella convenzione. In ogni modo lo

attento esame dei due sopra menzionati decreti induce il convincimento che all'epoca del pagamento del prezzo del fabbricato fosse tuttora dovuto il contributo straordinario dei centesimi di guerra, la cui questione interessa specialmente il Rossi e le Ferrovie dello Stato nei confronti tra loro. Nell'art. 2 del Testo Unico approvato col decreto Luogotenenziale 9 giugno 1918 si stabiliva, fra l'altro, che sino a tutto il dicembre 1919 erano sottoposte ad un contributo straordinario di guerra, a favore dell'Erario dello Stato, di due centesimi per lira, le somme che si sarebbero pagate sui bilanci dello Stato e delle Aziende speciali delle Amministrazioni dello Stato, delle Provincie e dei Comuni, ma col successivo decreto Luogotenenziale 6 febbraio 1919 veniva soppresso, a decorrere dal 1° marzo 1919, il detto contributo, il quale però doveva continuarsi ad applicare su tutte le somme che anche posteriormente alla data anzidetta si sarebbero pagate in dipendenza di contratti, per forniture o somministrazioni di qualsiasi natura assunte anteriormente al 1° marzo 1919.

Scrutando lo spirito di quest'ultimo decreto, si ha ragione di ritenere che la soppressione del tributo si riferisca ai pagamenti dipendenti da rapporti obbligatori sorti dopo il 1° marzo: mentre se l'obbligazione rimonta ad epoca anteriore, poichè le parti contraenti avevano fin d'allora compreso nella determinazione del prezzo l'importo di quella imposta straordinaria, è logico che questa debba essere mantenuta, sebbene la materiale esazione di essa avvenga posteriormente alla data anzidetta. Non altrimenti avviene per i pagamenti dipendenti da contratti di forniture e somministrazioni, accennati nel decreto, dei quali il legislatore ha creduto di fare espressa menzione perchè trattandosi di contratti a carattere continuativo, poteva sorgere il dubbio se il contributo fosse egualmente dovuto. Ove così non fosse, non si saprebbe davvero trovare una ragione plausibile per la quale nei contratti con le pubbliche amministrazioni la parte che ad esempio si obbliga a vendere, debba avere, rispetto al carico tributario, un trattamento diverso da quello fatto a chi si obbliga ad una determinata fornitura. Quando si dovesse ritenere che l'imposta già prevista e calcolata nella determinazione del corrispettivo della vendita all'epoca della stipulazione del contratto, non fosse più dovuta dopo la data indicata nel decreto

Luogotenenziale 6 febbraio 1919 il privato contraente verrebbe a ritrarre un indebito vantaggio con danno evidente dell'Amministrazione pubblica, la quale sarebbe costretta a pagare un prezzo in sostanza superiore a quello voluto e stabilito dalle parti. E così nel caso concreto le ferrovie dello Stato dovrebbero versare al Rossi-Fortunati la somma di lire 15.207,24 in aggiunta al prezzo fissato, poichè questo, secondo l'accordo contrattuale, doveva essere diminuito del contributo dei centesimi di guerra costituito dalla detta somma, la quale non rappresentava un utile per venditore, ma un suo debito tributario verso lo Stato.

Da queste osservazioni discende che il Tribunale di Roma, se errò nel suo giudizio sulla questione di competenza, giustamente invece decise quando dichiarò valida l'offerta reale fatta dalle Ferrovie al Rossi-Fortunati con verbale 5 maggio 1919, e dichiarato il Rossi stesso inadempiente al contratto 4 marzo 1918, lo condannò al rilascio dello stabile a favore dell'acquirente Amministrazione ferroviaria.

In ordine alle spese invece, che i primi giudici misero totalmente a carico del Rossi, si reputa più equo invece condannare costui al pagamento di due terzi di esse così a favore delle Ferrovie come delle Finanze, e dichiarare compensato l'altro terzo, tenuto conto della speciale natura della causa, vertente principalmente sulla non agevole interpretazione di leggi tributarie emanate nel periodo bellico ed in epoca prossima al medesimo.

In questi sensi devesi parzialmente riformare l'appellata sentenza. Quanto alle spese successive deve provvedersi con lo stesso criterio ora accennato, identica essendo la ragione del decidere.

Per tali motivi: La Corte respinge l'appello.

Massima

Provvedimento disciplinare di destituzione - Possesso di ordigni ed altri oggetti atti a perpetrare manomissioni - Prova ed estremi della mancanza.

Per farsi luogo all'applicazione dell'art. 188-p) del regolamento sul personale 13 agosto 1917, n. 1393 non è sempre necessaria la ispezione diretta degli ordigni ed oggetti atti a perpetrare manomissioni, potendosi la natura e qualità di tali oggetti desumere da altri elementi di prova.

Per integrare gli estremi della mancanza di cui alla succennata disposizione basta la semplice attitudine degli oggetti a perpetrare manomissioni e non occorre dimostrare che essi fossero effettivamente destinati ad usi criminosi.

CONSIGLIO DI STATO. — IV Sezione - Decisione 17 novembre-1° dicembre 1922 - Faraci Francesco Paolo c. Ferrovie dello Stato (*Pres.* Fucini; *Est.* Cagnetta).

ANNO XVI - N. 4 25 GENNAIO 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima — Leggi e decreti:

Parte seconda — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

(2429) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

LEGGE 28 *dicembre* 1922, *n.* 1682, *sulla cedibilità degli stipendi e delle mercedi degli impiegati e salariati dipendenti dallo Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei Deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Gli impiegati e salariati di cui all'art. 2 del R. decreto-legge 30 maggio 1920, n. 1934, muniti di stipendio o di mercede annua lorda non superiore alle lire 10.000, potranno ottenere prestiti in misura doppia di quella massima stabilita dal primo capoverso dell'articolo stesso.

In tal caso, oltre alla estinzione delle preesistenti cessioni, è obbligatoria la contemporanea estinzione dell'eventuale residuo debito per prestito straordinario di guerra, di cui al decreto Luogotenenziale 27 ottobre 1918, n. 1614, da effettuarsi, come per le cessioni mediante prelevamento del corrispondente importo dalla nuova somma data a mutuo.

Art. 2.

Ciascuno dei prestiti contemplati nell'articolo precedente sarà estinto nel periodo di dieci anni, in centoventi rate mensili uguali, mediante trattenute non superiori al quinto dell'ammontare dello stipendio o della mercede di ciascun mese.

Sull'importo di ciascun prestito sarà trattenuto in anticipazione:

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 17 gennaio 1923, n. 13.

a) una somma corrispondente al 4 per cento dell'ammontare complessivo del prestito, a garanzia dei rischi della operazione;

b) una somma corrispondente al 0,30 per cento dell'ammontare complessivo del prestito per spese di amministrazione;

c) l'ammontare degli interessi calcolati al tasso del 5 per cento scalare.

Art. 3.

Non possono ottenere il doppio prestito di cui all'articolo 1 coloro i quali, pure essendo provvisti di stipendio o mercede lorda non supreiore alle L. 10.000, abbiano compiuto o compiano entro il mese successivo a quello in cui il prestito dovrebbe concedersi, il 60° anno di età se impiegati, il 55° se operai, ed il 50° se operaie.

Quando poi al funzionario o all'operaio manchino, a norma delle speciali leggi e regolamenti che li riguardano, meno di dieci anni per conseguire il diritto al collocamento a riposo, l'importo complessivo di ogni prestito e quello di ciascuna ritenuta mensile non può superare i quattro quinti del massimo consentito a norma degli articoli 1 e 2.

Art. 4.

Salvo il caso in cui siano intervenuti aumenti di stipendio o di mercede di carattere organico e generale, gli impiegati e gli operai che abbiano ottenuto il prestito nella misura doppia di cui all'articolo 1 non potranno ottenere altro prestito se non siano trascorsi almeno quattro anni dalla concessione del prestito precedente.

DISPOSIZIONI GENERALI E TRANSITORIE.

Art. 5.

La ritenuta mensile di centesimi 25, di cui all'art. 7 della legge 13 luglio 1910, n. 444, è portata a centesimi 50.

Art. 6.

Su ciascun prestito ordinario concesso a norma del R. decreto-legge 30 maggio 1920, n. 1934, oltre alle ritenute indicate alle

lettere *a)* e *b)* dell'art. 3 del decreto stesso, sarà trattenuta in anticipazione una somma corrispondente al 0,15 per cento dell'ammontare complessivo del prestito in conto spese di amministrazione.

Art. 7.

Per tutto ciò che non sia espressamente regolato dalla presente legge, ed in quanto non siano in contrasto con le disposizioni della medesima, saranno applicabili ai prestiti con essa autorizzati le disposizioni delle leggi 30 giugno 1908, n. 335, 13 luglio 1910, n. 444; 16 dicembre 1914, n. 1362, del decreto Luogotenenziale 9 giugno 1918, n. 863, e dei regolamenti 24 settembre 1908, n. 574, 11 settembre 1910, n. 729, e 9 giugno 1918, n. 864, nonchè del decreto Reale 4 settembre 1919, n. 1665, e del R. decreto-legge 30 maggio 1920, n. 1934.

Tuttavia i prestiti in misura doppia, contemplati dell'art. 1, potranno soltanto per la prima volta dopo l'attuazione della presente legge, essere concessi anche prima del termine minimo di due anni di cui al primo comma dell'art. 4 del decreto Luogotenenziale 9 giugno 1918, n. 863.

Art. 8.

La concessione del doppio prestito di cui alla presente legge è estesa al personale delle ferrovie dello Stato limitatamente ai prestiti che il personale stesso è autorizzato a contrarre, contro cessione dello stipendio o della paga, con gli Istituti di credito di cui all'art. 3 della legge 30 giugno 1908, n. 335.

Per tali doppi prestiti la ritenuta di cui all'art. 9, della succitata legge 30 giugno 1908, n. 335, e dell'art. 6 della legge 13 luglio 1910, n. 444, è portata al 4 per cento.

Sono estese ai mutui che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato concede al proprio personale, a termini dell'art. 10 della legge 19 giugno 1913, n. 641, le disposizioni dell'art. 6 (ultimo comma) e dell'art. 10 del R. decreto-legge 30 maggio 1920, n. 1934, nonchè le disposizioni della presente legge relativa alla ritenuta del 0,15 per cento sull'importo di ogni mutuo per contributo alle spese di amministrazione.

Ordiniamo che la presente legge, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare.

Data a Roma, addì 28 dicembre 1922.

VITTORIO EMANUELE

MUSSOLINI — DE STEFANI.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO-LEGGE 28 *dicembre* 1922, *n.* 1802, *che estende ai sudditi stranieri le facilitazioni di viaggio stabilite per i cittadini italiani, che si recano a visitare le tombe dei congiunti caduti in guerra* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Viste le tariffe e condizioni valevoli pei trasporti sulle linee ferroviarie esercitate dallo Stato;

Visto il R. decreto 27 novembre 1910, n. 953, che approva le tariffe pei trasporti in servizio interno sulle linee di navigazione esercitate dallo Stato;

Visti gli articoli 39 e 62, ultimo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata col R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Visto il R. decreto 16 giugno 1921, n. 931;

Sentito il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dello Stato;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 22 gennaio 1923, n. 17.

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli dell'interno, degli affari esteri, del tesoro, dell'industria e commercio, della guerra, della marina e delle finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le facilitazioni di viaggio ammesse con l'articolo 1 comma *d*) e con l'art. 3 del R. decreto 16 giugno 1921, n. 931, a favore dei membri delle famiglie dei militari italiani morti per ferite o malattie contratte in guerra o per causa della guerra, sono estese ai membri delle famiglie dei sudditi stranieri che si recano o transitano per l'Italia per recarsi a visitare le tombe dei propri congiunti morti per le medesime cause, in località lontane dalla patria.

Art. 2.

L'estensione di tale concessione è limitata ai sudditi di quegli Stati che garantiranno reciprocità di trattamento in confronto dei cittadini italiani che intendessero recarsi a visitare le tombe dei propri congiunti caduti all'estero.

Art. 3.

La Direzione generale delle Ferrovie dello Stato concreterà d'accordo con le amministrazioni interessate le norme e le modalità per l'estensione della concessione suddetta e stabilirà la data della loro attivazione.

Art. 4.

Trascorso un anno di esperimento il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 28 dicembre 1922.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE STEFANI — TEOFILO ROSSI — DIAZ — THAON DI REVEL.

Visto, *Il guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 31 *dicembre* 1922, *n.* 1783 *che sopprime l'Ente portuale di Napoli* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Vista la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Visto il decreto-legge 10 marzo 1918, n. 448 e i successivi, relativi alla istituzione in Napoli di un Ente autonomo per l'esecuzione delle opere di sistemazione di quel porto e per l'incremento delle industrie riguardanti il movimento marittimo;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con i Ministri dell'interno, delle finanze e ad interim del tesoro, della marina e dell'industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

A decorrere dal 1° gennaio 1923 è sopprseso l'Ente autonomo per la costruzione e l'esercizio del porto di Napoli, nonchè per lo sviluppo industriale ad esso attinente.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 19 gennaio 1923. n 15

Art. 2.

Il gr. cord. ENRICO MILLO, vice ammiraglio, senatore del Regno, è incaricato della gestione provvisoria dei servizi spettanti all'Ente stesso.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 31 dicembre 1922.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE STEFANI — THAON DI REVEL — ROSSI.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 7 *gennaio* 1923, *n.* 26, *che abroga l'art.* 6 *del Regio decreto-legge* 31 *agosto* 1921, *n.* 1269 *concernente la sistemazione amministrativa delle nuove provincie* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Vedute le leggi 26 settembre 1920, n. 1322 e 19 dicembre 1920, n. 1778;

Veduto il R. decreto-legge 31 agosto 1921, n. 1269;

Veduta la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 20 gennaio 1923, n. 16.

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, segretario di Stato per gli affari dell'interno;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

E' abrogato l'art. 6 del Regio decreto-legge 31 agosto 1921, n. 1269, relativo alla sistemazione amministrativa delle nuove Provincie.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 7 gennaio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 7 *gennaio* 1923, *n.* 27, *che estende ai territori annessi, la legge* 3 *dicembre* 1922, *n.* 1601, *concernente la delegazione di pieni poteri al Governo del Re* (1).

VITTORIO EMANUELE III.

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Viste le leggi 26 settembre 1920, n. 1322 e 19 dicembre 1920, n. 1778;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 20 gennaio 1923, n. 16.

Vista la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro segretario di Stato per gli affari dell'interno;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

La legge 3 dicembre 1922, n. 1601, è estesa ai territori annessi con le leggi 26 settembre 1920, n. 1322 e 19 dicembre 1920, n. 1778.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 7 gennaio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 11 *gennaio* 1923, *n.* 33, *concernente l'abrogazione dell'art.* 12 *della legge* 13 *aprile* 1911, *n.* 310, *e la nomina dei rappresentanti del personale delle Ferrovie dello Stato nei corpi consultivi od amministrativi* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Vista la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;
Visto l'articolo 12 della legge 13 aprile 1911, n. 310;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 22 gennaio 1923, n. 17

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'art. 12 della legge 13 aprile 1911, n. 310, è abrogato.

Art. 2.

Alla nomina degli agenti delle Ferrovie dello Stato, che a norma di leggi e regolamenti debbono far parte di corpi consultivi o amministrativi in rappresentanza del personale, sarà provveduto dal Ministro dei lavori pubblici.

Art. 3.

Il presente decreto andrà in vigore il giorno della sua pubblicazione sulla *Gazzetta ufficiale*.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 11 gennaio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA.

Visto, *Il guardasigilli*: OVIGLIO.

Comunicato.

AGENTI REVOCATI, DESTITUITI O LICENZIATI perchè condannati per delitti contro la proprietà

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
FERRANDO Giuseppe (179491)	Manovale	Condannato a sei mesi e dieci giorni di reclusione per tentato furto di merci, commesso alla stazione di Alessandria il 22 ottobre 1919. (Sentenza 17 febbraio 1922 della Corte d'Appello di Casale).
GIAPPERO Gio. Battista (118975)	Guardiano	Condannato ad un mese di reclusione per furto di un portafoglio contenente L. 2, commesso in Torino il 28 aprile 1922 in danno di Ruffinella Giacomo. (Sentenza 3 maggio 1922 del Tribunale di Torino).
SCHIAVINA Primo	Manovale avventizio sistemabile	Condannato a quattro mesi di reclusione per furto di due accumulatori elettrici, commesso alla stazione di Bologna il 3 aprile 1921. (Sentenza 13 ottobre 1922 della Corte d'Appello di Bologna).
MERLO Ildebrando (156438)	Manovale	Condannato a due mesi di reclusione per tentato furto di carbone, commesso il 21 novembre 1921 alla stazione di Milano Centrale. (Sentenza 4 ottobre 1922 della Corte di Appello di Milano).
FEDI Mario (161441)	Manovale	Condannato a sei mesi di reclusione per furto di una pistola, commesso a Grosseto il 4 febbraio 1922, in danno delle ferrovie dello Stato. (Sentenza 29 maggio 1922 della Corte d'Appello di Firenze).
AGOSTINI Giuseppe (188204)	Manovale in prova	Condannato a quattro mesi e venti giorni di reclusione per furto di una lamiera e di una lima, commesso alla stazione di Mestre il 16 luglio 1922. (Sentenza 8 settembre 1922 del Tribunale di Venezia).
GALDANGELO Edoardo	Deviatore	Condannato a tre mesi e dieci giorni di reclusione per furto di vino, commesso alla stazione di Milano il 23 luglio 1920. (Sentenza 8 maggio 1922 della Corte d'Appello di Milano).

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
SETAR Giacomo (ex gestioni)	Manovale	Condannato ad otto giorni di arresto rigoroso per furto di farina, commesso il 30 maggio 1922 nel Magazzino S. F. di Magrè. (Sentenza 21 giugno 1922 della Pretura di Egna).
FALABRINI Gio. Battista (199774)	Manovale in prova	Condannato a cinque mesi di reclusione per tentato furto di un sacco di caffè commesso il 22 maggio 1920 in stazione di Sempierdarena. (Sentenza 3 maggio 1922 della Corte d'Appello di Genova)
PARMA Giulio (27278)	Guardiano	Condannato a quattro mesi di reclusione ed a L. 500 di multa, per ricettazione di pelli bovine provenienti da furto. commessa l'11 aprile 1921 a Desenzano in danno della ferrovia. (Sentenza 19 agosto 1921 del Tribunale di Brescia).

Ordine di servizio N. 9.

Trasporti per conto delle Società cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari.

(Vedi ordine di servizio n. 83-1918).

La « Società anonima cooperativa di consumo tra i ferrovieri » di Brindisi avendo estesa la vendita al pubblico delle proprie merci, non ha più diritto a fruire della riduzione di tariffa di cui il regolamento sui trasporti per conto delle Società cooperative ferroviarie, pubblicato con l'ordine di servizio, n. 167-1911.

La Società stessa deve quindi essere depennata dall'elenco Allegato *A* al citato regolamento, ristampato con l'ordine di servizio. n. 48-1918.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 10.

Cartellini da applicarsi ai carri completi.

(Vedi ordine di servizio n. 128-1920).

L'Ordine di servizio n. 128-1920 stabilisce che i *cartellini* da presentarsi dai mittenti di spedizioni a carro, in relazione al R. decreto 29 ottobre detto anno, n. 1523, sono posti in vendita nelle stazioni al prezzo di centesimi dieci ciascuno, restando però ai mittenti la facoltà di presentare anche cartellini stampati dall'industria privata.

Tale disposizione riguarda tutti gli speditori e quindi anche gli utenti di binari di raccordo, i quali, a sensi del punto 4 dell'art. 40 del capitolato, possono presentare i cartellini acquistati dall'Amministrazione ferroviaria, ma possono pure presentarne altri acquistati dall'industria privata o stampati per loro conto, semprechè beninteso corrispondano ai requisiti prescritti.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Ordine di servizio N. 11.

Trasporti per conto delle Società cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari.

La « Cooperativa di consumo fra i ferrovieri di Fabriano e dintorni » avendo estesa la vendita al pubblico delle proprie merci, non ha più diritto a fruire della riduzione di tariffa di cui il Regolamento sui trasporti per conto delle Società cooperative ferroviarie, pubblicato con l'ordine di servizio n. 167-1911.

La Società stessa deve quindi essere depennata dall'elenco allegato *A*, al citato regolamento, ristampato con l'ordine di servizio n. 48-1918.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 12.

Cambiamento di nome della stazione di S. Alessio Etneo.

La stazione di S. Alessio Etneo, della linea Messina-Siracusa, ha assunto la nuova denominazione di Forza d'Agrò S. Alessio.

Di conseguenza, nella Parte 1ª del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914), si dovrà:

— alla pag. 51, depennare il nome della stazione di S. Alessio Etneo con le relative indicazioni e

— alla pagina 27, iscrivere fra le stazioni di Fornovo e Fosciandora Ceserana il nome della stazione di Forza d'Agrò S. Alessio con le indicazioni esistenti per S. Alessio Etneo, e

— nella parte 2ª del Prontuario stesso (edizione 1° marzo 1922) alle pagine 47 (tabella 160) e 65 si dovrà modificare S. Alessio Etneo in Forza d'Agrò S. Alessio.

Conforme modificazione dovrà apportarsi in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della suddetta stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 4.

Ripartizione del materiale da merci nei giorni festivi.

La ripartizione del materiale da merci nei giorni festivi contemplati dall'allegato 9 delle Condizioni e Tariffe, dovrà farsi in base alle seguenti norme a partire dal 1° febbraio p. v.

1° — Nei citati giorni festivi, le stazioni tutte della rete vengono esonerate dalla compilazione del Mod. M-141, dato il fatto che

le Gestioni P. V. restano completamente chiuse e quindi non accettano richieste, nè effettuano operazioni di carico o scarico.

2° — Le stazioni e le Gestioni G. V. autonome, le quali fanno servizio per la G. V. nei detti giorni soltanto fino alle ore 12, telegraferanno al proprio Circolo di Ripartizione, o alla competente Delegazione Veicoli, se trattasi di carri speciali, le eventuali richieste ricevute fino a detta ora.

3° — I Circoli di ripartizione, in base ai Mod. M-141 ricevuti la sera precedente ai giorni festivi, provvederanno agli opportuni spostamenti per fronteggiare i bisogni della mattina successiva ai ripetuti giorni festivi.

4° — Conseguentemente i Circoli sono dispensati, in detti giorni festivi, dalla comunicazione telegrafica delle mancanze ed eccedenze, nonchè dalla compilazione dei Mod. M-222, M-179 e di tutti quegli altri prospetti i cui dati vengano appunto desunti dai Mod. M-141; dovranno provvedere soltanto a quegli spostamenti che si rendessero eventualmente necessari, in conseguenza delle richieste fatte dalle Gestioni G. V. come detto al punto 2.

Se la giornata festiva cade al 5, 10, 15, 20, 25 o ultimo del mese, i Circoli di Ripartizione dovranno riepilogare *i dati della rimanenza del materiale* nel rapporto Mod. M-179 di detto giorno.

6° — Le Delegazioni Veicoli di Milano e Napoli sono esonerate dalla compilazione della situazione del materiale afferente al giorno festivo.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2 *e* 3.

Circolare N. 5.

Radiazione dal parco F. S. di 29 carri - serbatoio metallici di proprietà privata.

Su richiesta della Società Esportazione Agricola Italiana di Reggio Emilia è stata autorizzata la radiazione dal nostro parco veicoli dei seguenti 29 carri serbatoio metallici *Mv*, che la prefata Società ha venduto alla Società Veneta:

914000, 914001, 914002, 914003, 914005, 914006, 914009, 914011, 914012, 914014, 914016, 914017, 914019, 914020, 914021, 914022, 914023, 914024, 914026, 914028, 914029, 914030, 914031, 914033, 914034, 914035, 914037, 914038 e 914040.

Detti carri dovranno perciò essere cancellati alle pagine 111 e 112 dell'Elenco dei carri di proprietà privata inscritti nel parco F. S., edizione 1921, e non potranno più circolare sulle nostre linee con le attuali scritte senza il preventivo consenso del Servizio Movimento e Traffico.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 22, 40, 41, 42, 43, 44, 45 *ed ai controllori del materiale.*

Circolare N. 6.

2ª Appendice all'elenco alfabetico delle ditte proprietarie di carri privati inscritti nel parco F. S. (Edizione 1922).

In relazione alla circolare n. 27/1922, si rende noto alle stazioni della Rete e agli Uffici che ebbero in distribuzione l'« Elenco alfabetico delle Ditte proprietarie di carri inscritti nel parco veicoli delle FF. SS. al 28 febbraio 1922 » che detto elenco è da aggiornarsi al 31 dicembre 1922 delle seguenti nuove Ditte, alle quali vennero riservati i numeri di servizio a fianco indicati:

DITTE PROPRIETARIE	INDIRIZZO	NUMERI DI SERVIZIO riservati ai carri delle Ditte	
		da	a
Corbetta Davide & Figli	Mariano Comense.	983800	983999
Distilleria di Cavarzere (Soc. An.)	Padova.	979800	979999
Fiorani Ferdinando	Modena, via Giardini, 54.	938800	938999
Longoni Cesare & F.	Seregno.	951800	951999
Monti Girolamo & Ermenegildo (Fratelli).	Gallarate.	932800	932999
Pancioli Paolo & F.	Bagni di Montecatini	982800	982999
Società An. Italiana per la produzione calce e cementi di Segni	Roma. Corso Umberto I, 262.	923800	923999
Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo . .	Milano.	930800	930999
Scarduelli Umberto	Mantova.	963800	963999
Società Vinicola Toscana . . .	Lucca, via Cavour.	972800	972999
Sasso P. & F.	Oneglia.	985800	985999
Tenchini Achille	Chiari.	984800	984999

Sono poi da cancellarsi le seguenti Ditte le quali non hanno più carri inscritti nel parco F. S.:

Caironi Giovanni, Bergamo, via Giacomo Quarenghi, 48;
Dalla Vedova Giacomo, Verona, via Caprera, 6;
Gandolfi Luigi, Milano, Viale Ludovica, 46;

Govoni Paolo, Bologna, viale Pietramelara ;

Melandri Duilio, Castelbolognese;

« Mercantile Italiana », Soc. An. d'importazione ed esportazione - Genova, via Venti Settembre, 29;

Mira Giuseppe, Lecco;

Rodelli rag. Riccardo, Alezio (Lecce);

Saetti, Cavazzuti e C., Soc. Milano, via Monte Napoleone, 28;

Soffientini Giovanni, Milano, via Vigentina, 52.

L'indirizzo delle ditte sotto indicate è da rettificarsi come segue:

Società Italiana per la fabbricazione dei prodotti azotati e di altre sostanze per l'Agricoltura - Milano, Foro Bonaparte, 35.

Alberti Tomaso, Rezzato (Brescia).

A pag. 7 aggiungere le seguenti nuove lettere di serie e il loro significato:

Man. carri serbatoio per il trasporto anilina;

Pv. carri scoperti per trasporto merci voluminose.

Nella circolare n. 40/1922, contenente la prima appendice all'elenco alfabetico delle Ditte proprietarie di carri privati, sono da farsi le seguenti rettifiche:

Nell'indirizzo della Ditta Longoni P e C. aggiungere il n. 3 che è mancante.

L'indirizzo della ditta Pietro Cappelli correggerlo in viale Pietramellara.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 18, 19, 20, 21, 22, 40, 41, 42, 43, 44 *e* 45.

Circolare N. 7.

Nuovo Regolamento per il vestiario uniforme. Provvisoria sospensione della tabella B (berretti per il personale ferroviario).

Ferme restando le disposizioni emanate con il Nuovo regolamento per il vestiario uniforme, di cui l'ordine generale n. 4-1922, nonchè le disposizioni della circolare n. 1-1923, si avverte che, fino a nuovo avviso, resta sospesa l'applicazione della tabella *B,* concernente le nuove categorie e nuovi distintivi dei berretti per il personale ferroviario, nonchè la disposizione transitoria di cui all'art. 34 del Regolamento anzidetto.

Il Direttore Generale
ALZONA.

ANNO XVI - N. 5 1° FEBBRAIO 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(3541) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO 21 *dicembre* 1922, *n.* 1649, *che reca disposizioni per la dispensa dal servizio, nomina e promozione dei Direttori Generali e di altri impiegati di grado equiparato, nonchè autorizzazione per riduzione di personale nei singoli Ministeri* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Veduta la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;
Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri;
Udito il Consiglio dei ministri;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Fino al 31 dicembre 1923, la dispensa dal servizio per ragioni di servizio, dei direttori generali e degli altri impiegati di grado equiparato, di cui al penultimo comma dell'art. 45 del testo unico delle leggi sullo stato degli impiegati civili approvato con R. decreto 22 novembre 1908, n. 693, può essere deliberata dal Consiglio dei ministri senza la formalità nel comma stesso indicato. Contro il provvedimento di dispensa non è ammesso alcun gravame.

Art. 2.

Possono disporsi nuove nomine o promozioni nel grado di direttore generale, in quanto sia strettamente necessario anche prima che siano stabilite le tabelle numeriche degli impiegati della rispettiva amministrazione centrale.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 26 dicembre 1922, n. 301.

Art. 3.

Ciascun ministro è autorizzato a ridurre il personale del proprio, Ministero. Le modalità del trattamento di quiescenza degli impiegati dispensati dal servizio in base alla presente disposizione, saranno stabilite con decreto Reale, da emanarsi su proposta del mnistro del tesoro.

Art. 4.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 21 dicembre 1922.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 31 *dicembre* 1922, *n.* 1809, *concernente la riforma dei servizi nel Ministero dei lavori pubblici.* (1)

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Vista la legge 3 dicembre 1922, n. 1601, con cui sono stati concessi pieni poteri al Governo per la riforma dell'Amministrazione;

Udito il Consiglio dei ministri;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 23 gennaio 1923, n. 18.

Sulla proposta del Nostro Ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto col Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro dell'interno, e con i Ministri delle colonie, delle finanze, del tesoro, della guerra, della marina, dell'agricoltura, dell'industria e commercio, delle poste e telegrafi;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono attribuiti al Ministero dei lavori pubblici i servizi relativi alle opere di grande irrigazione, ai lavori di rinsaldamento dei terreni e rimboschimento e all'uso dei combustibili nazionali già di competenza del Ministero di agricoltura; i servizi concernenti la costruzione degli acquedotti, già di competenza del Ministero dell'interno; e i servizi per la costruzione di tutti gli edifici pubblici esclusi quelli dipendenti dalle Amministrazioni della guerra e della marina e quelli che, pur facendo parte del patrimonio dello Stato, non servono ad uso pubblico.

Art. 2.

I servizi dell' Amministrazione centrale dei lavori pubblici sono ripartiti nel modo seguente:

Direzione generale per le opere pubbliche dell'Italia Settentrionale.

(PIEMONTE, LIGURIA, LOMBARDIA, TRE VENEZIE).

Divisione: Ponti e strade.

Divisione: Opere idrauliche, bonifiche, irrigazioni, opere marittime e utilizzazioni di acque pubbliche, produzione di forza elettrica:

Divisione: Costruzioni edilizie e riparazioni di danni prodotti da frane, nubifragi, ecc.:

Direzione generale per le opere pubbliche dell'Italia centrale

(EMILIA, TOSCANA, MARCHE, UMBRIA, LAZIO).

Divisione: Ponti e strade.

Divisione: Opere idrauliche, bonifiche, irrigazioni, opere ma-

rittime e utilizzazioni di acque pubbliche, produzione di forza elettrica.

Divisione: Costruzioni edilizie e riparazioni di danni prodotti da frane, terremoti, nubifragi, ecc.

Direzione generale per le opere pubbliche dell'Italia meridionale ed insulare.

(Abruzzi e Molise, Campania, Puglie, Basilicata, Calabria, Sicilia, Sardegna).

Divisione: Ponti e strade.

Divisione: opere idrauliche, bonifiche, irrigazioni, opere marittime, utilizzazioni di acque pubbliche, produzione di forza elettrica.

Divisione: Costruzioni edilizie e riparazioni di danni prodotti da frane, nubifragi, terremoti, ecc.

Fermo restando il numero complessivo delle Divisioni, il Ministro dei lavori pubblici, può, con suo decreto, modificarne la distribuzione e le attribuzioni a seconda delle esigenze dei singoli servizi.

Art. 3.

E' sostituito all'Ufficio speciale delle ferrovie, tramvie e degli automobili un ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili, ripartito nel modo seguente:

Divisione: Costruzioni di strade ferrate.

Divisione: Concessioni di ferrovie, tramvie, automobili.

Divisione: Vigilanza sull'esercizio delle ferrovie, tramvie, automobili.

Art. 4.

Il Segretariato generale è conservato a tutto il 1923 per lo studio e l'applicazione delle nuove disposizioni relative alla riforma dell'Amministrazione dei lavori pubblici.

A partire dal 1° gennaio 1924 le funzioni del Segretariato generale saranno disimpegnate da una Divisione del personale alla diretta dipendenza del Sottosegretario di Stato. Dalla Divisione medesima dipenderanno l'Ufficio contratti, l'Economato, la Cassa e la Biblioteca.

Art. 5.

E' soppresso l'Ufficio speciale delle acque pubbliche, istituito per l'applicazione delle nuove norme sulle derivazioni; le sue funzioni sono attribuite, secondo la rispettiva competenza, alle diverse Direzioni generali.

Art. 6.

Sono soppressi nell'organico del Ministero dei lavori pubblici otto posti di direttore capo divisione.

I direttori generali ai quali non sia attribuita una Direzione generale rimangono a disposizione del Ministro per il servizio di ispezione amministrativa.

Art. 7.

Sono soppressi i compartimenti d'ispezione del Genio civile. Gli ispettori superiori prestano la loro opera presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici e presso le Direzioni generali.

Con decreto del Ministro dei lavori pubblici sarà stabilito quali ispettori superiori verranno addetti ad ogni Direzione generale.

Alle Direzioni generali possono essere aggregati anche altri funzionari del Genio civile per lo studio e la trattazione delle questioni tecniche.

Art. 8.

Il numero degli ispettori superiori del Genio civile è ridotto a 26, dei quali tre sono assegnati al Magistrato alle acque per le provincie Venete e di Mantova.

Art. 9.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici è diviso in quattro sezioni, con la seguente competenza:

I sezione — Viabilità ed edilizia.

II sezione — Opere idrauliche, bonifiche, irrigazioni, opere marittime.

III sezione — Acque pubbliche ed elettricità.

IV sezione — Ferrovie, tramvie, automobili.

Ciascuna sezione si compone di un presidente; di otto ispettori superiori o ingegneri capi del Genio civile, ad eccezione della IV sezione per cui il numero è ridotto a tre, e di quattro esperti di speciale competenza scelti dal Ministro dei lavori pubblici; di due consiglieri di Stato designati dal presidente del Consiglio di Stato; di due funzionari dell'Avvocatura erariale, designati dall'avvocato erariale generale; dei direttori generali del Ministero dei lavori pubblici, dell'ispettore generale per le ferrovie, tramvie ed automobili; di un rappresentante del Ministero del tesoro.

Inoltre fanno parte:

della I sezione, un rappresentante del Ministero dell'interno (Direzione generale dell'Amministrazione civile), un rappresentante del Ministero della guerra, il direttore generale dell'Unione edilizia nazionale, il direttore generale della Cassa depositi e prestiti;

della II sezione, un rappresentante del Ministero dellinterno (Direzione generale della sanità), due rappresentanti del Ministero della marina, due rappresentanti del Ministero d'agricoltura. fra cui il capo dell'Ufficio speciale delle miniere;

della III sezione, un rappresentante del Ministero delle finanze (Direzione generale del demanio), un rappresentante del Ministero dell'agricoltura, cioè l'ispettore capo dell'Ufficio delle miniere, uno del Ministero dell'industria e commercio, uno del Ministero dell'interno, tre funzionari delle ferrovie dello Stato scelti dal Ministro dei lavori pubblici, un rappresentante del Ministero delle poste e telegrafi.

della IV sezione, cinque ispettori superiori o ispettori capi del ruolo di vigilanza del Ministero dei lavori pubblici e quattro ispettori superiori delle ferrovie dello Stato. scelti dal Ministro dei lavori pubblici, un rappresentante del Ministero della guerra.

Art. 10.

In caso di assenza o di impedimento dei direttori generali del Ministero dei lavori pubblici, dell'ispettore generale per le ferrovie, tramvie, automobili, e dei rappresentanti degli altri Ministeri,

prendonò parte ai lavori delle diverse sezioni i funzionari che li sostituiscono.

Alle sedute di ciascuna sezione in cui si trattino affari riguardanti le opere pubbliche nelle colonie interviene il competente direttore generale del Ministero delle colonie o chi lo sostituisce.

Su richiesta del Ministro dei lavori pubblici possono essere aggregati a ciascuna sezione per l'esame di speciali questioni, altri funzionari dei Ministeri interessati alle questioni stesse.

Art. 11.

Per ciascuna sezione è costituito annualmente, con decreto del Ministro dei lavori pubblici, sentito il presidente del Consiglio superiore, un Comitato composto del presidente della rispettiva sezione e di otto membri.

Il presidente del Consiglio superiore può aggregare a ciascun Comitato altri membri della rispettiva sezione per l'esame di speciali questioni.

I Comitati delibrano, nei casi di urgenza, sui progetti di appalto d'importo non superiore a L. 300.000, sulle ammissioni ad istruttoria, sulle proroghe di termini, riferendone alle rispettive sezioni nella successiva adunanza.

Il Comitato della III sezione delibera inoltre sui riconoscimenti d'acque pubbliche e sulle concessioni di piccole derivazioni.

Art. 12.

Quando si tratta di affari che riguardino la competenza di due o più sezioni, il parere è emesso collegialmente dai rispettivi Comitati riuniti in unica assemblea, sotto la presidenza del presidente di sezione più anziano.

Gli affari di carattere generale sono sottoposti all'assemblea generale del Consiglio superiore dei lavori pubblici costituita:

1° del presidente del Consiglio superiore; dei presidenti di sezione; dei direttori generali del Ministero dei lavori pubblici; dell'ispettore generale per le ferrovie, tramvie, automobili; del rappresentante del Ministero del tesoro;

2° di quattro consiglieri di Stato, di quattro avvocati erariali, di quindici ispettori superiori o ingegneri capi del Genio civile,

di tre ispettori superiori o ispettori capi del ruolo di vigilanza, di due ispettori superiori delle ferrovie dello Stato, scelti per ciascuna categoria dal Ministro dei lavori pubblici fra gli appartenenti alle diverse sezioni, di sei esperti in opere pubbliche, di cui quattro scelti pure fra gli appartenenti alle sezioni;

3° di un rappresentante per ciascuna delle Associazioni seguenti:

a) Touring club italiano;
b) Federazione nazionale dei Consorzi di bonifica:
c) Associazione tra esercenti imprese elettriche:
d) Associazione elettro-tecnica italiana;
e) Federazione dei trasporti;
f) Associazione fra impresari di opere pubbliche;

4° di due rappresentanti dei Consorzi e Società cooperative di produzione e lavoro.

Il presidente ha facoltà d'invitare, volta per volta, all'assemblea i rappresentanti dei Ministeri nelle sezioni, specialmente interessati alla questione in esame.

Art. 13.

Il presidente del Consiglio superiore e i presidenti di sezione sono nominati con decreto Reale, su proposta del Ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio dei ministri. Con il decreto di nomina viene stabilita la indennità di carica da assegnare a ciascuno dei presidenti.

Art. 14.

Il Consiglio superiore in assemblea generale dà parere su tutti gli schemi di legge e di regolamento che riguardano i lavori pubblici, e su tutte le questioni di massima ad esso sottoposte dal Ministro dei lavori pubblici, previo, ove del caso, l'esame delle singole sezioni.

Il Consiglio inoltre predispone ogni anno il programma generale delle opere pubbliche, con speciale riguardo agli interessi delle singole regioni.

A mezzo di un Comitato permanente costituito del presidente

del Consiglio, e dei quattro presidenti di sezione, il Consiglio provvede infine alle ricerche sperimentali e alla coordinazione e metodizzazione degli studi afferenti ai vari rami della tecnica concernente i lavori pubblici e in specie:

a) allo studio riguardante i materiali da costruzione;

b) allo studio di speciali tipi costruttivi che possano normalizzarsi;

c) alla coordinazione delle osservazioni idrografiche e meteorologiche riguardanti i corsi d'acqua e i bacini imbriferi;

d) allo studio dei piani regolatori dei singoli bacini imbriferi ai fini della loro sistemazione e valorizzazione economica;

e) alle norme per i collegamenti degli esistenti impianti di energia elettrica e per gli opportuni accordi tra i diversi concessionari;

f) alla raccolta e pubblicazione delle statistiche relative ai progetti studiati, ai lavori eseguiti, alle concessioni accordate.

Per gli studi e le ricerche suddette è stanziato annualmente un fondo da determinarsi con la legge di approvazione del bilancio dei lavori pubblici in misura non supriore a L. 500.000.

Art. 15.

Per la materia di sua competenza i pareri del Consiglio superiore sostituiscono ogni altro parere di corpo consultivo e di amministrazione attiva.

Nei casi nei quali il Ministro competente non intenda conformarsi a tali pareri, potrà farlo con decreto motivato, previa deliberazione del Consiglio dei ministri.

Art. 16.

Presso il Consiglio superiore è costituito un ufficio di segreteria, composto di funzionari designati dal Ministro dei lavori pubblici, particolarmente idonei a lavori di studio e di ricerca scientifica.

Art. 17.

Al Comitato tecnico del Magistrato alle acque per le provincie Venete e di Mantova è attribuita la competenza sin qui demandata

alla Commissione speciale per le sistemazioni idrauliche e forestali e per le bonifiche, di cui all'art. 46 della legge 13 luglio 1911, numero 744.

All'uopo sono aggiunti al Comitato tecnico due esperti in materia idraulico-agraria e igienico-sanitaria, scelti dal Ministro dei lavori pubblici.

Il Comitato è presieduto dal presidente del Magistrato alle acque, quando questi sia un tecnico; in caso contrario da un ispettore superiore del Genio civile e designato dal Ministro dei lavori pubblici. In caso di assenza o impedimento del presidente lo sostituisce l'ispettore superiore del Genio civile più anziano che fa parte del Comitato.

Art. 18.

A tutti i componenti del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Comitato tecnico del Magistrato alle acque si estendono le disposizioni dell'art. 44 (6° e 7° comma) del decreto Reale 9 ottobre 1919, n. 2161.

Art. 19.

Sono soppressi:

1° il Consiglio superiore delle acque;

2° la Commissione Reale delle irrigazioni;

3° il Comitato speciale per l'edilizia sismica;

4° la Commissione centrale per le sistemazioni idraulico-forestali e per le bonifiche;

5° la Commissione speciale per le sistemazioni idraulico-forestali e per le bonifiche presso il Magistrato alle acque;

6° la Giunta per le opere pubbliche nelle colonie.

Sono pure abolite le seguenti Commissioni permanenti:

a) Commissione incaricata di proporre norme uniformi su materiali da costruzione da adottarsi nei pubblici lavori e per lo studio relativo alle tubazioni forzate di acqua;

b) Commissione per l'esame e la graduatoria delle domande di concessione di sussidi per strade di accesso alle stazioni ferroviarie, ai porti ed approdi dei piroscafi postali;

c) Commissione per gli studi sul regime idraulico del Po;

d) Commissione centrale per i porti, spiaggie e fari.

Gli studi e le questioni affidate alle predette Commissioni sono deferiti al Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Art. 20.

Gli uffici del Genio civile possono essere costituiti con giurisdizione idrografica all'infuori della delimitazioni provinciali.

In tal caso nel capoluogo di Provincia le mansioni di carattere generale sono affidate ad una sezione del Genio civile o a funzionari del Genio civile distaccati presso le Prefetture.

Ove risulti necessario, possono essere costituiti Uffici regionali per l'esecuzione delle opere pubbliche, diretti da un ispettore superiore del Genio civile.

A tali Uffici potrà essere delegata parte delle attribuzioni spettanti al Ministero dei lavori pubblici, ai prefetti o al Consiglio superiore dei lavori pubblici, del quale farà le veci un Comitato presieduto dal direttore dell'Ufficio e costituito dagli ingegneri capi degli Uffici provinciali del Genio civile.

Art. 21.

Presso gli Uffici del Genio civile possono essere destinati funzionari dell'Amministrazione centrale per le mansioni amministrative e contabili.

I segretari e i ragionieri di nuova nomina per acquisire titolo alle promozioni di grado dovranno avere prestato servizio negli uffici provinciali almeno due anni.

Art. 22.

I funzionari del Genio civile non possono assumere incarichi al di fuori di quelli contemplati da legge, anche se richiesti da altre autorità, senza l'autorizzazione preventiva del Ministro dei lavori pubblici.

Art. 23.

E' limitato al 5 per cento del fondo impegnato per ciascuna opera l'ammontare massimo delle somme per retribuzioni e compensi di cui all'art. 15 (secondo comma) della legge 20 agosto 1921, n. 1177.

Una parte delle somme suddette è accantonata per la concessione d'un compenso annuale agli ingegneri capi, in relazione all'attività svolta dall'Ufficio da loro diretto e alle economie conseguite nelle spese generali.

A tale scopo gl'ingegneri capi presenteranno annualmente al Ministro un prospetto in cui sia riassunto l'ammontare dei progetti studiati e quello dei lavori diretti dai funzionari dipendenti in raffronto alle passività sostenute per stipendi, indennità generali, indennità di gite, locali, autoveicoli e spese d'ufficio in genere.

Art. 24.

I fondi stanziati nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici per compenso di maggiori servizi sono affidati, con mandato di anticipazioni, ai diversi direttori generali in proporzione del numero del personale da essi dipendente.

I direttori generali distribuiranno i compensi ai funzionari che a loro giudizio riterranno meritevoli, rendendone annualmente conto al Ministro.

Art. 25.

Con decreto del Ministro dei lavori pubblici sarà determinata la data dalla quale avranno effetto le disposizioni del presente decreto. Il passaggio dei servizi di cui all'art. 1 avverrà soltanto nei limiti e con le forme da stabilirsi con altro decreto su proposta dei Ministri interessati.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 31 dicembre 1922.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — THAON DI REVEL — DIAZ — COLONNA DI CESARÒ — TEOFILO ROSSI — FEDERZONI — DE STEFANI — DE CAPITANI D'ARZAGO.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 4 *gennaio 1923, n. 38, riguardante la soppressione dell'Ente portuale di Riposto* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Vista la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Vista la legge 11 giugno 1922, n. 822, che converte in legge il decreto luogotenenziale 3 luglio 1919, n. 1422, con il quale fu istituito l'Ente portuale di Riposto;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con i ministri del tesoro e finanze e della marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' soppresso l'Ente autonomo per la costruzione e l'esercizio delle opere del porto di Riposto e rimane alla competenza del ministero dei lavori pubblici l'esecuzione delle opere stesse.

Art. 2.

Il nostro Ministro segretario di Stato pei lavori pubblici è incaricato di provvedere a tutto quanto concerne la liquidazione della gestione dell'Ente anche nei riguardi dei terzi.

Il presente decreto avrà vigore dal giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 26 gennaio 1923, n. 21.

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 4 gennaio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI - CARNAZZA - DE STEFANI - THAON DI REVEL.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 4 *gennaio* 1923, *n.* 39, *riguardante la soppressione dell'Ente portuale di Cotrone* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 25 giugno 1906, n. 255, che autorizzò riparazioni di danni e opere di sistemazione del porto di Cotrone, in provincia di Catanzaro;

Visti il nostro decreto-legge 2 settembre 1919, n. 1766, convertito in legge 6 aprile 1922, n. 514, che concesse all'Ente autonomo portuale di Cotrone, istituito allo scopo, l'esecuzione e l'esercizio delle opere del porto; e il Nostro decreto 9 giugno 1921, n. 876, che approvò il regolamento per il funzionamento dell'Ente;

Visto il Nostro decreto-legge 12 febbraio 1922, n. 280, col quale fu riordinato il finanziamento della concessione;

Ritenuta la convenienza anche per ragioni di economia, di provvedere ai lavori occorrenti alla difesa e alla sistemazione del porto, a cura diretta dello Stato a norma della citata legge 25

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 26 gennaio 1923, n. 21.

giugno 1906, n. 255 a favore della Calabria, piuttosto che per mezzo dell'Ente concessionario;

Vista la legge 3 dicembre 1922, n. 1601, concernente la delegazione di pieni poteri al Nostro governo per il riordinamento del sistema tributario e della pubblica amministrazione;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col presidente del Consiglio dei ministri e coi ministri segretari di Stato per le finanze e tesoro, e per la marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' soppresso l'Ente autonomo portuale di Cotrone, istituito e regolato coi citati Nostri decreti per l' esecuzione e l'esercizio delle opere del porto di Cotrone, e alla loro esecuzione provvederà il Ministero dei lavori pubblici a norma della legge 25 giugno 1906, n. 255.

Art. 2.

Il Nostro ministro, segretario di Stato per i lavori pubblici è incaricato di provvedere a tutto quanto concerne la liquidazione della gestione dell'Ente, anche in confronto dei terzi.

Il presente decreto avrà effetto dal giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 4 gennaio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI - CARNAZZA - DE STEFANI - THAON DI REVEL.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 4 *gennaio* 1923, *n.* 40, *riguardante la soppressione dell'Ente portuale di Livorno* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Vista la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Visto il decreto Luogotenenziale 26 gennaio 1919, n. 85, col quale fu istituito con sede in Livorno, un Ente autonomo per la costruzione delle opere di sistemazione e di ampliamento di quel porto;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con i Ministri del tesoro e finanze e della marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' soppresso l'Ente autonomo per la costruzione delle opere di sistemazione e di ampliamento del porto di Livorno e rimane alla competenza del Ministero dei lavori pubblici l'esecuzione delle opere stesse.

Art. 2.

Il Nostro Ministro segretario di Stato pei lavori pubblici è incaricato di provvedere per tutto quanto concerne la liquidazione della gestione dell'Ente, anche nei riguardi dei terzi.

Il presente decreto avrà vigore dal giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 23 gennaio 1923, n. 18.

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 4 gennaio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE STEFANI — THAON DI REVEL.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 11 *gennaio* 1923, *n.* 85, *che reca norme pel collocamento a riposo e per l'esonero dal servizio del personale delle Ferrovie dello Stato.* (1)

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Vista la legge 3 dicembre 1922, n. 1601, che delega al Governo del Re i pieni poteri per il riordinamento del sistema tributario e della pubblica Amministrazione;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quello delle finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'articolo 8 della legge 7 aprile 1921, n. 369, è abbrogato.

Tutte le domande di collocamento a riposo presentate a sensi

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 29 gennaio 1923, n. 23.

del predetto articolo, sulle quali alla data della pubblicazione del presente decreto non fosse intervenuto provvedimento definitivo del Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, restano prive di qualsiasi effetto.

Art. 2.

Le disposizioni contenute nei primi dieci articoli del R. decreto 16 febbraio 1922, n. 207, sono mantenute in vigore fino al 31 dicembre 1923.

Le Commissioni costituite, in dipendenza del decreto sopracitato, per formulare le proposte di esonero continueranno a funzionare fino al suddetto termine e, ferma restando la validità della deliberazioni già prese, si pronunzieranno anche sulle proposte ancora in corso alla pubblicazione del presente decreto.

L'alinea secondo dell'articolo 9 del detto R. decreto è abbrogato.

All'alinea terzo è sostituito il seguente:

« Ai funzionari ed agenti esonerati senza aver compiuto il periodo minimo di 10 anni di servizio utile per la pensione, viene anche corrisposto un compenso pari a tante mensualità dell'ultimo stipendio quanti sono gli anni di servizio utile ferroviario ».

Art. 3

Le pensioni liquidate o da liquidarsi a favore di funzionarii od agenti esonerati dal servizio per motivi e con la procedura indicati negli articoli da 1 a 7 del R. decreto 16 febbraio 1922, numero 207, che abbiano usufruito del compenso stabilito con l'alinea secondo dell'articolo 9 del R. decreto stesso, sono sottoposte alla ritenuta speciale del 5 per cento da calcolarsi sul residuo netto della pensione, dopo operate le altre ritenute che per legge la gravano.

Art. 4.

Ai funzionari esonerati dal servizio in attuazione del presente decreto, nonchè dell'art. 8 della legge 7 aprile 1921, n. 369, e del

R. decreto 16 febbraio 1922, n. 207, non si applica il disposto dell'art. 18 del Regolamento per la concessione delle carte di libera circolazione sulle ferrovie esercitate dallo Stato, approvate con R. decreto 21 luglio 1910, n. 628.

Le carte già concesse non saranno rinnovate.

Art. 5.

Il presente decreto avrà vigore dalla data della sua pubblicazione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di oservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 11 gennaio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE STEFANI.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 18 *gennaio* 1923, *n.* 53, *che istituisce le provincie di Trieste e dell'Istria*. (1)

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Vista la legge 19 dicembre 1920, n. 1778;

Visto il R. decreto legge 17 ottobre 1922, n. 1353;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 24 gennaio 1923, n. 19.

Vista la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Sentita la Commissione consultiva centrale per la sistemazione amministrativa delle nuove provincie;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del nostro Ministro segretario di Stato per l'Interno, presidente del Consiglio dei ministri:

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' istituita la provincia dell'Istria con capoluogo Pola.

Essa avrà i seguenti circondari:

1. Circondario di Capodistria, con i territori dei distretti giudiziari di Capodistria, Pinguente e Pirano;

2. Circondario di Parenzo, con i territori dei distretti giudiziari di Parenzo, Buie d'Istria e Montona;

3. Circondario di Pisino, con i territori dei distretti giudiziari di Pisino e Albona;

4. Circondario di Pola, con il territorio dei distretti giudiziari di Pola, Bignano e Rovigno;

5. Circondario di Volosca-Abbazzia, con i territori dei distretti giudiziari di Volosca-Abbazia, Castelnuovo d'Istria e Bisterza;

6. Circondario di Lussino, con il territorio dei distretti giudiziari di Lussino e Cherso.

Art. 2.

E' istituita la provincia di Trieste, con capoluoga Trieste.

Essa avrà i seguenti circondari:

I. Circondario di Trieste, col territorio dei distretti giudiziari di Trieste, Sesana e Monfalcone, col territorio dei comuni di Malchina, Slivia, San Pelagio, Aurisina, Grado e con quello della frazione di Isola Morosini che passa a far parte del comune di San Canzian d'Isonzo;

2. Circondario di Postumia, con il territorio dei distretti giudiziari di Postumia e Senosecchia, e con il territorio del comune di Caccia.

Art. 3.

I comuni di Muggia e San Dorligo della Valle (D'Olina), che attualmente fanno parte del territorio del distretto giudiziario di Capodistria, passano al distretto giudiziario di Trieste, ad eccezione della frazione (comune censuario) di Scoffie e di una parte della frazione (comune censuario) di Valle Oltra, da delimitarsi con decreto del Ministro dell'interno, che passano dal territorio del comune di Muggia a quello del comune di Capodistria, e ad eccezione delle frazioni (comuni censuari) di Ospo e Gabrovizza, che passano dal comune di San Dorligo della Valle (d' Olina) quello di Decani e della frazione (comune censuario) di San Servolo, che passa dal comune di San Dorligo della Valle (d'Olino) al nuovo comune di Erpelle-Cosina.

Vengono staccati dal comune di Occisla-San Pietro e passano al comune di San d'Orligo della Valle (D'Olina) il territorio della frazione (comune censuario) di Grozzana e parte del territorio della fazione di Draga da delimitarsi con decreto del Ministro dell'interno.

E' costituito il nuovo comune di Erpelle-Cosina, con sede a Cosina, il quale fa parte del territorio del distretto giudiziario di Capodistria.

Il comune di Erpelle-Cosina, alla cui precisa delimitazione si provvederà con decreto del Ministro dell' interno, è costituito dalla frazione (comune censuario di Erpelle (comune di Matteria), da una parte del territorio della località di Cosina (comune di Roditti), dalle frazioni (comuni censuari) di Occisla, Poggio, Piedimonte, Cernotich, San Servolo e dai territori staccati dalla frazione (comune censuaria) di Draga.

Art. 4.

Passano a far parte della provincia di Udine, che assume la denominazione di provincia del Friuli, i territori dei distretti giudiziari di Tarvisio, Tolmino, Caporetto, Circhina, Plezzo Idria (meno il territorio del comune di Caccia), Gorizia, Aidussina, Canale, Vipacco, Gradisca, Cormons, Cervignano (meno il territorio

del comune di Grado e della frazione di Isola Morosini), Comeno (meno i teritori dei comuni di Maltina, Slivia, San Pelagio e Aurisina).

Oltre i circondari già esistenti di Cividale del Friuli Pordenone e Tolmezzo, sono istituiti nella provincia del Friuli, i seguenti nuovi circondari:

1. Tolmino, con territorio dei distretti giudiziari di Tolmino Caporetto, Circhina, Plezzo ed Idria (meno il comune di Caccia);

2. Di Gorizia, col territorio dei distretti giudiziari di Gorizia, Aidussina, Canale, Vipacco e Comeno (meno i territori dei comuni di Malchina, Slivia. San Pelagio e Aurisina);

3. Di Gradisca, con territorio dei distretti giudiziari di Gradisca, Cormons, Cervignano (meno il territorio del comune di Grado e della frazione d'Isola Morosini).

All'esistente circondario di Tolmezzo è aggregato il territorio del distretto giudiziario di Tarvisio.

Art. 5.

Con successivo decreto Reale verranno stabiliti il numero e la circoscrizione dei mandamenti.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 18 gennaio 1923.

VITTORIO EMANUELE

MUSSOLINI.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

Ordine di servizio N. 13.

Cambiamento di nome della stazione di Montoro.

La stazione di Montoro, della linea Cancello Avellino, ha assunto la nuova denominazione di Montoro Forino.

Di conseguenza, nella parte 1ª del volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » edizione giugno 1914), alla pagina 38, e nella parte 2ª del prontunario stesso, alle pagine 37 (tabelle 134 *B* e 134 *C*) e 61, nonchè in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della suddetta stazione, dovrà apportarsi conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Ordine di servizio N. 14.

Apertura all'esercizio della ferrovia Modena-Crevalcore-Decima - Servizio cumulativo con la linea Modena-Crevalcore-Decima-Ferrara e diramazione Decima-Persiceto per i transiti di Modena, Crevalcore, Persiceto e Ferrara.

(Vedi ordine di servizio n. 321-1909 e 215-1911).

Dal giorno 16 agosto 1916 è stata aperta all'esercizio la ferrovia Modena-Crevalcore-Decima, esercitata dalla Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane.

La suddetta ferrovia s'innesta nelle stazioni di Modena e Crevalcore delle Ferrovie dello Stato ed in quella di Decima della linea Ferrara-Cento-Persiceto, pure esercitata dalla Società Veneta e già ammessa al servizio cumulativo per i transiti di Ferrara e Persiceto.

Le due linee Modena-Crevalcore-Decima e Ferrara-Cento-Persiceto vengono considerate agli effetti della tassazione ed istradamento dei trasporti come un'unica linea.

Dal giorno 1° febbraio 1923 la linea Modena-Crevalcore-Decima-Ferrara e diramazione Decima-Persiceto viene ammessa per i transiti di Modena, Crevalcore, Persiceto e Ferrara al servizio cumulativo dei viaggiatori, bagagli e giornali e dei trasporti a G. V. e a P. V., sotto l'osservanza delle condizioni e norme di cui in appresso e di quelle, in quanto applicabili, contenute negli ordini di servizio n. 321/1909 e 215/1911.

I. *Estensione del servizio cumulativo.* — Le stazioni della linea Modena-Crevalcore-Decima-Ferrara e diramazione Decima-Persiceto, comprese quelle comuni di Modena, Crevalcore, Persiceto e Ferrara, sono ammesse al servizio cumulativo con tutte le stazioni delle F. S. e con quelle delle linee in esercizio speciale. Il servizio cumulativo ha pure effetto con le stazioni delle altre linee della Società Veneta e delle Amministrazioni corrispondenti già ammesse al servizio stesso con la linea Ferrara-Cento-Persiceto.

II. *Divieto di transito.* — I trasporti di viaggiatori, bagagli, merci, veicoli, bestiame, ecc. tanto a tariffa ordinaria quanto in base alle « Concessioni speciali » ed al « Regolamento pei trasporti militari » *non sono ammessi in servizio cumulativo in transito sulla linea Modena-Crevalcore-Decima-Ferrara* e diramazione *Decima-Persiceto.*

In conseguenza possono aver luogo:

1° Il rilascio dei biglietti o l'eseguimento di spedizioni in servizio cumulativo:

a) da oltre Ferrara per oltre Persiceto e viceversa;
b) da oltre Ferrara per oltre Crevalcore e viceversa;
c) da oltre Ferrara per oltre Modena e viceversa;
d) da oltre Modena per oltre Crevalcore e viceversa;
e) da oltre Crevalcore per oltre Persiceto e viceversa;
f) da oltre Modena per oltre Persiceto e viceversa;

2° Le rispedizioni per disposizioni delle parti e con ricar-

teggio d'ufficio determinanti il transito sulle tratte specificate nel punto precedente.

Le stazioni di transito di Ferrara, Persiceto, Crevalcore e Modena dovranno segnalare ai competenti controlli gli estremi dei trasporti che in arrivo alle medesime da stazioni delle F. S. o di altre Amministrazioni venissero rispediti dai destinatari oppure d'ufficio a stazioni interne della linea Modena-Crevalcore-Decima-Ferrara e diramazione Decima-Persiceto per il successivo inoltro a stazioni delle F. S. o di Amministrazioni corrispondenti, allo scopo di percorrere in transito le tratte succitate.

III. *Elenco delle stazioni della linea Modena-Crevalcore-Decima-Ferrara* e diramazione *Decima-Persiceto; relative distanze dai transiti di Modena, Crevalcore, Persiceto e Ferrara; servizi cui sono abilitate ed impianti fissi di cui sono provviste.* — Le stazioni della linea Modena-Crevalcore-Decima-Ferrara e diramazione Decima-Persiceto, con le relative distanze dai transiti di Modena, Crevalcore, Persiceto e Ferrara, i servizi cui sono abilitate e gli impianti fissi di cui sono provviste risultano dal prospetto allegato il quale, nei riguardi della Ferrara-Cento-Persiceto, annulla e sostituisce quello corrispondente pubblicato con l'ordine di servizio n. 215/1911.

IV. *Tariffe.* — Sulla linea Modena-Crevalcore-Decima-Ferrara e diramazione Decima-Persiceto sono da applicarsi le tariffe della Veneta pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli e le tariffe ordinarie ed eccezionali e relative condizioni, in vigore sulle F. S. (edizione 1° gennaio 1922) con gli aumenti percentuali, le tasse, le sopratasse e il diritto fisso previsti dal punto 21 del « Prontuario delle tariffe e degli aumenti applicabili sul percorso delle ferrovie concesse, delle tramvie e dei laghi ai trasporti in servizio cumulativo con la Rete dello Stato » (edizione 1° gennaio 1922).

V. *Concessioni speciali e trasporti militari.* — Tutte le concessioni speciali contenute nel fascicolo « Concessioni speciali e relative tariffe » (edizione 1° gennaio 1909) ed il « Regolamento pei trasporti militari » (edizione 1° luglio 1911) e successive modificazioni saranno applicabili, in servizio cumulativo, in tutte le loro prescrizioni e modalità con i prezzi, per quanto riguarda i tra-

sporti merci, in vigore per le Ferrovie dello Stato, ferma restando l'applicazione delle tasse di trasporto per le percorrenze separate di ciascuna Amministrazione.

I prezzi dei trasporti di viaggiatori e bagagli da riscuotersi per il percorso della linea Modena-Crevalcore Decima-Ferrara e diramazione Decima-Persiceto risultano dal « Prontuario dei servizi cumulativi viaggiatori e bagagli con le ferrovie secondarie tramvie e Società lacuali - Parte seconda » (edizione gennaio 1922).

VI. *Corrispondenze viaggatori e bagagli a tariffa ordinaria in servizio cumulativo.* — Nessuna nuova corrispondenza per viaggiatori e bagagli a tariffa ordinaria viene per ora istituita in seguito all'apertura della linea Modena-Crevalcore-Decima, per cui restano invariate le corrispondenze esistenti.

VII. *Trasporti G. V. e P. V. fra le stazioni comuni di Ferrara, Persiceto, Crevalcore e Modena.* — In conformità all'articolo 29 paragrafo 4 delle « Condizioni e tariffe » delle F. S. i trasporti a G. V. ed a P. V. fra le stazioni comuni di Ferrara, Persiceto, Crevalcore e Modena devono essere istradate, indipendentemente dalla domanda del mittente, per la via più economica.

VIII. *Trasporti a G. V. e P. V. da una delle stazioni comuni di Ferrara, Persiceto, crevalcore e Modena per oltre un'altra di dette stazioni comuni e viceversa.* — In conformità all'articolo 29 paragrafo 3 delle « Condizioni e tariffe » delle F. S. i trasporti a grande velocità ed a piccola velocità da una delle stazioni comuni di Ferrara, Persiceto, Crevalcore e Modena per stazioni delle F. S. o di Amministrazioni corrispondenti oltre un'altra di dette stazioni comuni devono essere istradati e tassati, indipendentemente dalla domanda del mittente, per la via complessivamente più economica.

In conformità al n. 476 comma *a*) del « Bollettino Commerciale » n. 27 del 1921 i trasporti in senso inverso, cioè in partenza da una stazione esclusiva delle Ferrovie dello Stato o di altra Amministrazione e destinati ad una delle stazioni comuni di Ferrara, Persiceto, Crevalcore e Modena, devono essere tassati e istradati per la via complessivamente più economica, salvo contraria domanda del mittente.

IX. *Trasporti a G. V. e P. V. in servizio cumulativo.* — In conformità all'articolo 29 paragrafo 2 delle « Condizioni e tariffe » delle F. S. i trasporti fra stazioni delle Ferrovie dello Stato e stazioni interne della linea Modena-Crevalcore-Decima-Ferrara e diramazione Decima-Persiceto devono essere istradati e tassati per quello dei transiti di Modena, Crevalcore, Persiceto e Ferrara domandato dallo speditore o, in mancanza della domanda, per il transito più economico.

X. *Scambio del materiale rotabile.* — I veicoli appartenenti alle F. S. ed alla Società Veneta passati dall'una all'altra Amministrazione possono essere restituiti tanto carichi che vuoti all'uno o all'altro dei transiti di Ferrara, Persiceto, Crevalcore e Modena.

Parimenti i copertoni e gli attrezzi di carico di proprietà delle due Amministrazioni possono essere restituiti, sciolti o impiegati su carri carichi, indifferentemente o al transito di Ferrara o a quelli di Persiceto, Crevalcore e Modena.

I veicoli, i copertoni e gli attrezzi di carico di altre Ammini strazioni dovranno, invece, essere sempre riconsegnati al transito di entrata.

Avvertesi per norma che sulla nuova linea Modena-Crevalcore-Decima sono ammessi i veicoli con un peso per asse non maggiore di tonnellate 15.5, con una base massima di m. 6 se ad assi rigidi e con base illimitata per veicoli a carrelli o ad assi radiali.

La sagoma di carico è quella normale con applicazione delle tabelle di riduzione in relazione alla lunghezza della cassa e del carico.

XI. *Servizio nelle stazioni comuni di Modena, Crevalcore, Persiceto e Ferrara.* — Nelle stazioni di Modena, Crevalcore, Persiceto e Ferrara l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato eseguirà il servizio anche per conto e nell'interesse della linea Modena-Crevalcore-Decima-Ferrara e diramazione Decima-Persiceto.

Partecipando la Società Veneta al controllo comune, di cui l'O. S. n. 1/1920, le suddette stazioni sono esonerate dalla tenuta delle gestioni contabili di transito.

Per tutto quanto non è previsto nel presente ordine di servizio valgono le norme e condizioni generali che regolano i servizi cumulativi con le ferrovie concesse all'industria privata.

In base a quanto è detto nel presente ordine di servizio e relativo allegato, nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915) si dovrà:

a pag. 4, nell'indice delle Amministrazioni ammesse al servizio cumulativo, sostituire l'indicazione della linea Ferrara-Cento-Persiceto della Società Veneta con quella di « Modena-Crevalcore-Decima-Ferrara e diramazione Decima-Persiceto »;

nell'elenco alfabetico aggiungere nelle sedi opportune i nomi delle stazioni della linea Modena-Decima e, di fronte a ciascuna, la indicazione della relativa pagina;

nella colonna 1 della pag. 34 e nella testata delle pagine 34 e 36, all'indicazione della linea Ferrara-Cento-Persiceto sostituire quella di « Modena-Crevalcore-Decima-Ferrara e diramazione Decima-Persiceto »;

alle pagine 44, 45, 46 e 47 riportare le indicazioni tutte risultanti dal prospetto allegato al presente ordine di servizio, modificando i richiami in dipendenza di quelli delle note già esistenti in calce alle pagine stesse;

nella tavola 1ª annessa al prontuario tracciare con una linea rossa la ferrovia Decima-Crevalcore-Modena indicando con disco rosso e cerchietto turchino la stazione di Modena e con disco rosso quella di Crevalcore.

Nella parte I del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) si dovrà:

— a pag. 24 di contro al nome della stazione di Crevalcore (che sarà da considerarsi come stampata in carattere grassetto) esporre il richiamo (*h*) riportando in calce la seguente nota:

(*h*) Stazione di transito con la ferrovia Modena-Crevalcore-Decima-Ferrara e diramazione Decima-Persiceto;

— a pag. 36 il nome della stazione di Modena sarà da considerarsi stampato in carattere grassetto e la nota (*i*) in calce dovrà essere completata con la seguente aggiunta:

« e comune con la ferrovia Modena-Crevalcore-Decima- Ferrara e diramazione Decima-Persiceto ».

Alle pagine 26 e 43 modificare le rispettive note (*b*) ed (*c*) esistenti a piè delle pagine stesse, sostituendo l'indicazione della linea « Ferrara-Cento-Persiceto » con quella « Modena-Crevalcore-Decima-Ferrara e diramazione Decima-Persiceto ».

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) alle pagine 23 e 24 devonsi riportare, nelle sedi opportune, i nomi delle stazioni di Nonantola e Ravarino col numero della linea 366 ed alla pagina 19 sostituire l'indicazione della linea « Ferrara-Cento-Modena, ecc. » con « Modena-Crevalcore-Decima-Ferrara e diramazione Decima-Persiceto ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Allegato all'ordine di servizio N. 14-1923.

Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane

DIREZIONE D'ESERCIZIO – **PADOVA**

SPECCHIO della linea Modena-Crevalcore-Decima-Ferrara e diramazione Decima-Persiceto.

STAZIONI	LINEA alla quale appartengono	Distanze in chilometri dalle stazioni di transito				Servizi cui sono abilitate				Impianti fissi						
										Piani carica-tori *		Gru fisse		Bilan-cie a ponte		
		Ferrara	Persiceto	Crevalcore	Modena	Grande velocità	Piccola velocità	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	di testa	di fianco	Quantità	Portata in tonnell.	Quantità	Portata in tonnell.	Sagoma limite
Ferrara (1)	Modena-Crevalcore-Decima-Ferrara	—	46	45	66	G	P	V B	D	T	4 F	1	10	1	30	S
Porotto (3)	Id.	6	41	40	61	G	P	V B	—	—	F	—	—	—	—	—
Vigarano M.	Id.	9	37	36	57	G	P	V B	—	—	F	—	—	—	—	—
Mirabello	Id.	13	33	32	53	G	P	V B	—	—	F	—	—	—	—	S
S. Carlo	Id.	18	28	27	48	G	P	V B	—	—	—	—	—	—	—	—
S. Agostino	Id.	20	26	25	46	G	P	V B	—	—	F	—	—	—	—	S
Dosso	Id.	25	21	20	41	G	P	V B	—	—	—	—	—	—	—	—
Renazzo Corpo Reno	Id.	28	18	17	38	G	P	V B	—	—	F	—	—	—	—	—
Cento	Id.	32	14	13	34	G	P	V B	D	—	F	1	6	1	30	S
Decima	Id.	38	9	7	28	G	P	V B	—	—	F	—	—	—	—	—
Persiceto (2)	Decima-Persiceto	46	—	—	—	G	P	V B	—	T	2 F	1	3	1	30	S
Crevalcore (2)	Modena-Crevalcore-Decima-Ferrara	45	—	—	22	G	P	V B	—	T	F	1	3	1	30	S
Ravarino	Id.	50	—	5	17	G	P	V B	—	—	F	—	—	—	—	—
Nonantola	Id.	57	—	12	10	G	P	V B	—	—	F	—	—	—	—	—
Modena (2)	Id.	66	—	22	—	G	P	V B	—	T	F	1	4	1	30	S

(1) Stazione comune con le Ferrovie dello Stato e con la Ferrovia Suzzara-Ferrara.

(2) Stazione comune con le Ferrovie dello Stato.

(3) Stazione comune con la Ferrovia Suzzara-Ferrara, ammessa al servizio cumulativo per i transiti di Persiceto, Crevalcore e Modena limitatamente ai trasporti in arrivo e partenza da Porotto loco, esclusi i trasporti in rispedizione da o per stazioni della Ferrovia Suzzara-Ferrara ed oltre.

Circolare N. 8.

Pubblicità commerciale dei terzi sul retro dei biglietti di viaggio.

A far tempo dal 1° gennaio 1923, la Ditta Enrico Oietti e Guido Giorgi — domiciliata in Roma — via Uffici del Vicario, 35 ha assunto la gestione della pubblicità commerciale dei terzi sul retro dei biglietti di viaggio a cartoncino, a foglietto ed a libretto, e copertine di protezione dei biglietti di abbonamento.

Tanto comunicasi, per opportuna notizia, al personale addetto alla controlleria viaggiatori.

Il Direttore Generale
ALZONA.

Circolare N. 2.

Chiusura dei carri.

1° A datare dal 15 febbraio 1923, ed in via di esperimento, tutti i carri coperti completi o da considerarsi come tali, a Piccola Velocità ed i carri misti a Piccola Velocità, **in partenza, in arrivo od in transito nelle stazioni della linea Milano-Bologna**, compresi gli Scali di Milano e Bologna, dovranno essere assicurati oltre che coi piombi, anche con due bulloni di ferro da applicarsi uno per ciascuna porta, agli occhielli.

2° **Descrizione dei bulloni e modo d'usarli.** — I bulloni portano all'estremità due alette tenute in tensione da una molla interna. Si fanno passare attraverso gli occhielli del carro e vi si fissano mediante dadi di *ferro vuoto internamente* che applicati ai bulloni restano a questi automaticamente collegati per effetto di un bordo esistente nell'incavo del dado, che trattiene le alette sporgenti del bullone.

Prima di usarli bisogna accertarsi che la molla che serve a tenere in tensione le alette del bullone funzioni bene.

Sul foglio di scorta per i carri completi (e precisamente nella finca destinata agli attrezzi) e sul quadro *A* del foglio di accompagnamento per i carri misti, devono essere indicati i bulloni applicati e levati.

« La stessa indicazione deve essere riportata sul registro Mod. 135 (colonna « annotazioni ») di seguito alla rispettiva registrazione della piombatura.

E' mantenuto l'obbligo anche pei carri assicurati con bulloni, dell'applicazione dei piombi nella quantità stabilita dalle vigenti Norme, e dei cartellini con l'indirizzo, alla cordicella dei piombi stessi.

La rimozione dei bulloni deve aver luogo al momento in cui occorre aprire il carro; essa si opera col recidere la testa del bullone, mediante apposita sega.

Per poter procedere alla segatura è necessario impedire il giramento del bullone, ciò che si ottiene tenendolo fermo sia con una tenaglia, sia mediante un cuneo di legno ficcato tra il bullone stesso e la parete del carro. I residui dei bulloni levati debbono essere versati mensilmente con mod. A-21, al Magazzino Approvvigionamenti della circoscrizione.

3° **Stazioni che devono applicare o segare i bulloni.** — I bulloni devono essere applicati dalle stazioni della linea Milano-Bologna che mettono in composizione ai treni percorrenti la linea stessa i carri completi e misti a P. V. di cui al punto 1°.

L'applicazione deve essere fatta al momento in cui è terminato il carico o al momento dell'arrivo dei carri dalle linee di diramazione.

I bulloni devono essere segati dalle stazioni della linea Milano-Bologna:

a) al momento del proseguimento dei carri su altre linee e lasciando ben s'intende i piombi;

b) al momento in cui vengono consegnati al destinatario, se trattasi di carri completi, od al momento in cui si eseguono operazioni di carico e scarico o trasbordo, se trattasi di carri misti.

ESEMPI:

1° *Ad un carro completo da Gallarate a Faenza i bulloni dovranno essere applicati da Milano Sempione e segati da Bologna e cioè dalle stazioni limite dell'esperimento;*

2° *Ad un carro completo da Cremona a Pavia i bulloni dovranno essere applicati dalla stazione di Codogno all'arrivo del carro e segati dalla stazione di Casalpusterlengo al momento della partenza del treno col quale il carro deve proseguire per Pavia;*

3° *Ad un carro completo da Brescello a Broni, i bulloni saranno applicati dalla stazione di Parma quando riceve in consegna il carro della Società Veneta e saranno segati dalla stazione di Piacenza al momento della partnza del treno col quale il carro deve proseguire per la linea di Alessandria.*

4° **Speciali istruzioni per i carri misti.** — Per i carri misti i bulloni devono essere applicati contemporaneamente ai piombi dalla stazione che ha formato il carro normale o supplementare.

La prima stazione dello stradale, la quale debba aprire il carro segherà il bullone dalla parte ove deve fare il carico o lo scarico e compiuta l'operazione di smistamento richiuderà il carro assicurandone la porta con i soli piombi. Le successive stazioni che dovessero riaprire il carro per operazioni di carico o scarico, si limiteranno ad applicare i loro piombi secondo le norme in vigore. Lungo il percorso e nelle fermate dei treni i carri del treno raccoglitore saranno come ora, affidati alla sorveglianza dei frenatori ai quali il capo treno deve dare il mod. *M* 40 come è detto all'articolo 24 delle « Norme per la piombatura dei carri ».

A tali carri i bulloni verranno riapplicati soltanto dalla stazione precedente a quella finale di corsa del treno o dalla stazione intermedia che dovesse staccare dal treno stesso il carro misto.

Esempi:

1° *Ai carri misti viaggianti col treno raccoglitore n.* 6105 *Milano P. R. - Piacenza, che dovessero venire aperti per operazione di carico, scarico o riordino i bulloni saranno segati dalla prima stazione che li apre e saranno riapplicati soltanto dalla stazione di S. Stefano Lodigiano precedente la stazione di Piacenza che è finale di corsa del* 6105 *o da quelle intermedie che per qualsiasi ragione dovessero trattenere i carri stessi;*

2° *Ai misti viaggianti col raccoglitore* 6090 *Bologna-Parma i bulloni saranno segati dalle stazioni che per prime dovessero aprire i carri e saranno riapplicati ai carri stessi dalla stazione di S. Ilario che precede la stazione di Parma ove il treno* 6090 *finisce la corsa;*

3° *Col treno raccoglitore* 6104 *Piacenza-Milano viaggiando anche i normali* 254 *Mantova-Milano-Sempione e* 328-*bis Mantova-Milano P.R., la stazione di Codogno che li riceve deve applicarvi i bulloni dopo aver caricato nel* 254 *le merci che dovessero eventualmente interessare quell'itinerario. Le successive stazioni che avessero per prime da fare operazioni di smistamento in quei due normali, segheranno i bulloni che saranno poi rimessi ai carri stessi soltanto dalla stazione di Rogoredo precedente quella di Milano P. R. ove il treno* 6104 *termina la sua corsa, o da quelle intermedie che per qualsiasi motivo dovessero trattenere i carri stessi.*

5° **Fornitura dei bulloni.** — Per questo esperimento i bulloni saranno forniti alle stazioni da Bologna a Milano dall'Ufficio economato della Divisione Movimento e Traffico di Bologna, il quale provvederà *di sua iniziativa* ad una prima fornitura di cassette contenenti 100 bulloni ciascuna.

Le stazioni faranno telegraficamente al detto Ufficio richiesta di bulloni nel solo caso che avessero esaurita la prima fornitura.

Anche gli archetti e le seghe saranno distribuiti alle stazioni dall'Ufficio economato della Divisione Movimento di Bologna.

6° Le stazioni mittenti di carri coperti completi o misti a P. V. in destinazione o in transito di stazioni della linea Bologna-Milano, devono assicurarsi che gli occhielli dei carri stessi siano in buono stato.

Le stazioni capotronco della linea Milano-Bologna e quelle intermedie di diramazione che ricevessero carri in destinazione od in transito della linea stessa e non potessero applicarvi i bulloni per cattiva condizione degli occhielli, dovranno trasbordare le merci in altri carri che abbiano gli occhielli in buono stato facendo annotazione sul foglio di scorta o sul foglio di accompagnamento del motivo del trasbordo.

7° L'esperimento comincerà col 15 febbraio p. v., contemporaneamente in tutte le stazioni della linea Milano-Bologna e cesserà pure contemporaneamente nel giorno che con circolare telegrafica sarà preavvisata dalle Divisioni di Milano e di Bologna alle dipendenti stazioni.

Dopodichè queste riferiranno con dettagliato rapporto alle rispettive Divisioni e queste al servizio Movimento e Traffico l'esito dell'esperimento, indicando:

a) la quantità dei carri completi e dei carri misti in partenza ed in transito ai quali sono stati applicati i bulloni;

b) la quantità dei carri completi e dei carri misti in arrivo ed in transito ai quali sono stati segati i bulloni;

c) la quantità dei carri giunti da altre linee e che a norma del precedente articolo 6 si sono dovuti trasbordare, riferendo per ogni carro trasbordato il numero, la provenienza, la destinazione e la merce se completo;

d) gli eventuali inconvenienti e danneggiamenti verificatisi nel servizio delle merci e dei treni e nel materiale mobile.

E' assolutamente vietato di usare per aprire i bulloni qualsiasi mezzo violento e che possa comunque danneggiare il carro. Per ogni avaria in tal modo prodotta, sarà fatto un addebito minimo di lire 20 al responsabile sia esso un agente ferroviario od un estraneo.

8° L'esperimento dovrà essere continuamente sorvegliato da un Revisore della Divisione di Milano, e da uno della Divisione di Bologna, nonchè da un Revisore del Servizio C. Movimento e traffico.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 15, 19, 20, 21 *e* 22 *della linea Milano-Bologna.*

Il Direttore Generale
ALZONA.

Massima

Licenziamento di avventizio. Deposito in giudizio del provvedimento impugnato. Comunicazione ad ente o persona diversa da quella cui il provvedimento si riferisce. Inammissibilità del ricorso al Consiglio di Stato.

IV. SEZIONE DEL CONSIGLIO DI STATO. — Fucini *pres.* ed *est.* 12-29 dicembre 1922 Verrone c. Ferrovie dello Stato.

La comunicazione relativa al licenziamento di un avventizio fatta dal Capo compartimento delle ferrovie dello Stato all'opera nazionale di assistenza per gl'invalidi di guerra non può equipararsi, agli effetti degli art. 28 della legge sul Consiglio di Stato e 18 e 19 del regolamento di procedura innanzi alle sezioni giurisdiziali, alla copia del provvedimento impugnato. Il deposito pertanto della suddetta comunicazione non è di ostacolo alla dichiarazione di irricevibilità del ricorso.

ANNO XVI - N. 6

8 FEBBRAIO 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

—

(3840) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO 11 *gennaio* 1923, *n.* 65, *che abolisce le Commissioni e Comitati previsti nel testo unico delle disposizioni sulle case popolari ed economiche emanate con R. D. L.* 30 *novembre* 1919, *n.* 2318 (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Vista la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Veduto il R. decreto-legge del 30 novembre 1919, n. 2318, per le case popolari ed economiche e per l'industria edilizia;

Veduti i decreti Ministeriali del 15 giugno 1921 e del 28 luglio 1922 che provvedono rispettivamente alla istituzione della Commissione tecnica per i prezzi delle costruzioni edilizie finanziate dallo Stato e della Commissione per l'esenzione doganale dei materiali di costruzione;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del nostro Ministro segretario di Stato per l'industria e il commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono abolite le seguenti Commissioni e Comitati previsti nel testo unico delle disposizioni sulle case popolari ed economiche emanato con R. decreto-legge 30 novembre 1919, n. 2318, e nei provvedimenti successivi che abbiano altrimenti disciplinato gli organi suddetti:

1° la Commissione centrale per le case popolari e per l'industria edilizia previste nell'art. 43 del citato testo unico;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 2 febbraio 1923, n. 27.

2° il Comitato costituito in seno alla Commissione predetta in base allo stesso articolo;

3° i Comitati provinciali per le case popolari di cui all'articolo 49 del testo unico;

4° i Comitati locali per le case popolari disciplinate nell'articolo 51 del testo unico;

5° il Comitato centrale edilizio per le costruzioni di Roma, di cui all'art. 58 del testo unico.

Le attribuzioni dei Comitati provinciali e locali soppressi sono deferite agli Istituti autonomi per le case popolari esistenti nei principali centri della antica giurisdizione dei Comitati stessi, in base a disposizioni che saranno emanate dal Ministro d'industria e commercio. Ove non esistano tali Istituti le attribuzioni stesse saranno esercitate rispettivamente dai prefetti e dai Comuni.

Art. 2.

Sono abolite le Commissioni seguenti:

1° la Commissione tecnica istituita con decreto del Ministro d'industria e commercio del 15 giugno 1921 per i prezzi delle costruzioni edilizie finanziate dallo Stato;

2° la Commissione per la esenzione doganale dei materiali di costruzione istituita con decreto dello stesso Ministro del 22 luglio 1922;

3° il Comitato interministeriale per il finanziamento dell'edizia popolare di cui all'art. 47 del testo unico sulle case popolari ed economiche e art. 28 della legge 20 agosto 1921, n. 1177.

Le Commissioni e il Comitato anzidetti rimarranno in carica per la ultimazione degli affari in corso fino a quando con decreto del Nostro Ministro d'industria e commercio non sarà provveduto a coordinare la consulenza tecnica degli organi predetti, con la Commissione di vigilanza sulla edilizia popolare istituita con decreto 8 dicembre 1922 dei Ministri d'industria e commercio e del tesoro.

Art. 3.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 11 gennaio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — TEOFILO ROSSI.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 14 *gennaio* 1923, *n.* 141, *che concede un assegno mensile ai funzionari di ruolo delle ferrovie dello Stato, appartenenti ai primi sei gradi* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto l'art. 6 della legge 7 aprile 1921, n. 368;

Sentito il commissario straordinario per le Ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Su proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quello delle finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Ai funzionari di ruolo delle ferrovie dello Stato dei primi sei gradi, eccezione fatta per coloro che godono di altre indennità

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 5 febbraio 1928, n. 29.

del genere o assegni o premi sotto qualsiasi forma o titolo, è concesso a seconda dell'importanza delle funzioni che essi esercitano nell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e della responsabilità inerente, un assegno mensile di funzioni entro i limiti appresso indicati e con decorrenza dal 1° gennaio 1923:

Funzionari di grado superiore al 2°, assegno mensile minimo, . L. 500, massimo L. 600.
Funzionari di grado 2°, id. L. 400, id. L. 500.
Funzionari di grado 3°, id. L. 300, id. L. 400.
Funzionari di grado 4°, id. L. 200, id. L. 300.
Funzionari di grado 5°, id. L. 150, id. L. 200.
Funzionari di grado 6°, id. L. 100, id. L. 150.

Art. 2.

L'assegno è concesso ai funzionari di grado 6° quando hanno compiuto un anno di servizio di ruolo.

Il commissario straordinario, con provvedimento non suscettibile di ricorso, stabilirà le norme per l'assegnazione e la misura dell'assegno da corrispondersi ai funzionari di ciascun grado, in relazione alle funzioni cui sono adibiti, come pure provvederà per la sua soppressione o riduzione ai singoli funzionari in caso di insufficiente rendimento.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 14 gennaio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE STEFANI.

Visto, *Il guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 18 *gennaio* 1923, *n.* 96, *che estende alle nuove Provincie le leggi e i regolamenti sulla pignorabilità e cedibilità degli stipendi e delle mercedi degli impiegati e degli operai delle pubbliche amministrazioni* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto l'art. 4 della legge 26 settembre 1920, n. 1322;
Visto l'art. 3 della legge 19 dicembre 1920, n. 1778;
Visto il R. D. legge 31 agosto 1921, n. 1269;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri di concerto col Ministro delle finanze;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Ai territori annessi in base alle leggi 26 settembre 1920, numero 1322, e 19 dicembre 1920, n. 1778, sono estesi:

la legge 30 giugno 1908, n. 335, sulla pignorabilità e sulla sequestrabilità degli stipendi e delle pensioni e sulla cessione degli stipendi dei funzionari delle pubbliche Amministrazioni;

il relativo regolamento approvato con R. D. del 24 settembre 1908, n. 574;

la legge 13 luglio 1910, n. 444, che estende agli operai dipendenti dallo Stato le disposizioni della legge 30 giugno 1908, n. 335;

il relativo regolamento approvato con R. decreto dell'11 settembre 1910, n. 729;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 2 febbraio 1923, 27.

la legge 16 dicembre 1914, n. 1362, sulla cedibilità degli stipendi degl'impiegati e delle mercedi degli operai dipendenti dallo Stato;

il relativo regolamento 9 giugno 1918, n. 864;

il decreto Luogotenenziale 9 giugno 1918, n. 863, portante modificazioni alla legge 16 dicembre 1914, n. 1362;

il R. decreto 4 settembre 1919, n. 1665;

il R. decreto-legge 20 novembre 1919, n. 2272, che modifica l'art. 10 della legge 30 giugno 1908, n. 335;

il R. decreto-legge 30 maggio 1920, n. 1934, relativo alla cedibilità degli stipendi e delle mercedi degl'impiegati e salariati dipendenti dallo Stato;

la legge 28 dicembre 1922, n. 1682, per la concessione del prestito decennale.

Art. 2.

Sono abrogate le disposizioni finora vigenti nei territori annessi relative alle materie contemplate nel presente decreto.

Art. 3.

Il presente decreto entra in vigore nel giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 18 gennaio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — DE STEFANI.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

Regio decreto 21 *gennaio* 1923, *n.* 93, *che istituisce la provincia di Trento, con capoluogo Trento.*

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 26 settembre 1920, n. 1322;
Visto il R. decreto-legge 17 ottobre 1922, n. 1353;
Vista la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sentita la Commissione consultiva centrale per la sistemazione amministrativa delle nuove provincie;
Sulla proposta del Nostro Ministro segretario di Stato per l'interno, presidente del Consiglio dei Ministri;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' istituita la provincia di Trento, con capoluogo Trento.
Essa avrà i seguenti circondari:

1. Circondario di Rovereto, con il territorio dei distretti giudiziari di Ala, Mori, Rovereto, Villa Lagarina.
2. Circondario di Riva, con il territorio dei distretti giudiziari di Arco, Riva, Pieve di Ledro.
3. Circondario di Trento, con il territorio dei distretti giudiziari di Cembra, Civezzano, Lavis, Pergine, Trento, Vezzano e con il territorio dei seguenti comuni del distretto politico di Mezzolombardo, Andalo, Cavedago, Fai, Grumo, Mezzocorona, Mezzolombardo, Molveno, Nave San Rocco, Roverè della Luna, Spormaggiore e Zambana.
4. Circondario di Tione, con il territorio dei distretti giudiziari di Condino, Stenico e Tione.

(1) Pubblicato nel *Gazzetta ufficiale* 30 gennaio 1923, n. 24.

5. Circondario di Borgo, con il territorio dei distretti giudiziari di Borgo, Levico, Strigno e Primiero.

6. Circondario di Cles, con il territorio dei distretti giudiziari di Cles, Fondo Malè, e con il territorio dei seguenti comuni del distretto politico di Mezzolombardo: Campodenno, Dardine, Denno, Dercolo, Lover, Masi di Vigo, Mollaro, Priò, Quetta, Segno, Sporminore, Termon, Torra, Toss, Tuenetto, Vervò, Vigo, Vion.

7. Circondario di Cavalese, con il territorio dei distretti giudiziari di Cavalese, Fassa Egna e con il territorio del Comune di Termeno.

8. Circondario di Merano, con il territorio dei distretti giudiziari di Lana, Merano, Passiria, Glorenza, Silandro.

9. Circondario di Bressanone, con il territorio dei distretti giudiziari di Bressanone, Vipiteno, Brunico, Marebbe, Monguelfo, Tures.

10. Circondario di Bolzano, con il territorio dei distretti giudiziari di Bolzano, Caldaro (meno il territorio del comune di Termeno), Chiusa, Sarentino e Castelrotto.

Art. 2.

Il territorio dei distretti giudiziari di Ampezzo e Livinallongo passa a far parte del territorio del circondario di Belluno.

Art. 3.

Con successivo decreto Reale verranno stabiliti il numero e la circoscrizione dei mandamenti.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 21 gennaio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

Regio decreto 28 *gennaio* 1923, *n.* 143, *recante provvedimenti per la dispensa dal servizio del personale delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Vista la legge 3 dicembre 1922, n. 1601, che delega al Governo del Re i pieni poteri per il riordinamento del sistema tributario e della pubblica Amministrazione;

Visto il Regio decreto 31 dicembre 1922, n. 1681;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, e di concerto con quello delle finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato procederà alle dispense dal servizio degli agenti ferroviari di grado inferiore al primo, e di qualsiasi categoria e qualifica. Per gli agenti del primo grado (capi servizio, ispettori superiori di prima classe, capo dell'avvocatura, capi compartimento di prima classe) si applica il disposto dell'art. 1 del Regio decreto 21 dicembre 1922, n. 1649.

Art. 2.

La dispensa potrà essere disposta ed effettuata anche prima dell'approvazione delle tabelle numeriche del personale.

Il numero, la qualifica ed il grado degli agenti da dispensare sono indipendenti da quelli degli addetti agli uffici o servizi che verranno soppressi o ridotti.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 5 febbraio 1923, n. 29.

Art. 3.

Il Governo del Re dispenserà, a norma dell'art. 1:

a) gli agenti che non siano riconosciuti idonei al servizio per incapacità, quelli che diano scarso rendimento di lavoro e quelli che per malattia siano inabili al servizio;

b) gli agenti che abbiano raggiunto i limiti di età o di servizio utile per la pensione fissati dall'art. 11 del T. U. delle disposizioni per le pensioni del personale delle ferrovie dello Stato, modificato dall'art. 2 del R. decreto 27 novembre 1919, n. 2373, convertito in legge con l'art. 9 della legge 7 aprile 1921, n. 369.

Non si farà luogo alla dispensa degli agenti ferroviari che si trovino nelle condizioni di cui alla lettera b) dei quali il Consiglio dei ministri su proposta del commissario straordinario, per eccezionali esigenze di servizio, ritenga necessario il mantenimento in servizio.

Art. 4.

Qualora, in seguito alla dispensa dal servizio degli agenti indicati nel precedente articolo, il personale risulti ancora in eccedenza rispetto al numero che verrà fissato con le nuove tabelle organiche, sarà provveduto alla dispensa di un corrispondente numero di agenti.

Tuttavia, nel caso di soppressione di gradi o di eccedenza di personale in determinati gradi, è in facoltà del commissario straordinario di incaricare in via provvisoria gli agenti del grado ridotto o soppresso di esercitare le funzioni del grado inferiore, qualora in questo vi siano vacanti, e conservando il trattamento economico, l'anzianità rispettiva ed il titolo attuale fino al riassorbimento nel ruolo.

Art. 5.

Fermo il disposto dell'art. 1 del Regio decreto 21 dicembre 1922, n. 1649, contro i provvedimenti di dispensa è ammesso soltanto il ricorso alla IV sezione del Consiglio di Stato, per incompetenza od eccesso di potere.

Art. 6.

Agli agenti dispensati in applicazione degli articoli 3 e 4 del presente decreto, i quali abbiano raggiunti i limiti di età o di servizio prescritti dall'art. 2 del R. decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2373, sarà liquidata la pensione in base alle norme di tale R. decreto-legge, ed inoltre sarà loro corrisposta una indennità pari a sei mesi dello stipendio o della paga.

Art. 7.

Gli agenti dispensati in applicazione dell'art. 3 del presente decreto, ai quali non sia applicabile il precedente art. 6 e qualunque sia la loro età, sono ammessi a liquidare la pensione in base agli anni di servizio secondo le norme della prima parte dell'art. 3 del Regio decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2373 già citato qualora all'atto della dispensa abbiano compiuto:

a) almeno quindici anni interi di servizio utile per la pensione, se si tratti di macchinisti e fuochisti per i treni a vapore, e di macchinisti e di assistenti dei treni elettrici, e del personale di bassa forza della navigazione;

b) almeno i 16 anni interi di servizio utile, se si tratta di agenti addetti ai servizi attivi e specificati nella colonna *a*) della tabella annessa al R. decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2373, convertito in legge con la legge 7 aprile 1921, n. 369;

c) almeno diciotto anni di servizio utile se si tratti di agenti addetti ai servizi del movimento e specificati nella colonna *b*) della tabella predetta;

d) almeno venti anni di servizio utile se si tratta di agenti addetti ai servizi sedentari.

Anche agli agenti predetti viene concessa a titolo di quiescenza e per una sola volta, l'indennità di cui al precedente articolo.

Art. 8.

Agli altri agenti ferroviari regolarmente sistemati a ruolo che vengono dispensati in applicazione del presente decreto e che non abbiano raggiunto il numero minimo degli anni di servizio utili per

conseguire il diritto a pensione a norma dei precedenti articoli 6 e 7 e che abbiano invece più di cinque anni interi di effettivo servizio nell'Amministrazione delle ferrovie, sarà concessa una indennità, a titolo di quiescenza, e per una sola volta, pari ad un dodicesimo nei casi di cui all'art. 3, e ad un ottavo nei casi di cui all'art. 4, dell'ammontare complessivo dell'ultimo stipendio o paga ragguagliata ad un anno quanti sono gli anni di servizio ferroviario utili per la pensione.

A coloro che abbiano meno di cinque anni di servizio sarà corrisposta una indennità pari ad un mese di stipendio o paga per ogni anno o frazione di anno di servizio con un minimo non inferiore, in ogni caso a due mensilità.

Tutte le indennità di quiescenza concesse con il presente decreto saranno corrisposte immediatamente all'atto della dispensa dal servizio.

Art. 9.

Gli agenti dispensati, i quali non abbiano un numero di anni di servizio sufficienti per il diritto a pensione e che intendono riscattare a tale effetto gli anni di studio o di servizio straordinario a norma della legge 21 agosto 1921, n. 1114, con la quale fu convertito in legge il Regio decreto 23 ottobre 1919, n. 1970, dovranno presentare apposita domanda entro il termine di 30 giorni dalla comunicazione del provvedimento di dispensa.

Qualora prima della presentazione della domanda di riscatto, avessero riscosso la indennità di quiescenza di cui all'articolo precedente, dovranno, sotto pena di decadenza del diritto di riscatto, restituire la differenza fra l'ammontare di tale indennità e di quella contemplata negli art. 6 e 7.

Art. 10.

I provvedimenti di dispensa emessi in attuazione del presente decreto non sono definitivi se non dopo l'approvazione del Ministro dei lavori pubblici a norma dell'art. 3 del R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1681.

Art. 11.

Il commissario straordinario per le ferrovie provvederà alla revisione delle assunzioni fatte nei ruoli del personale posteriormente al 24 maggio 1915, e alle eventuali dispense del personale medesimo, secondo le norme che verranno fissate con separato decreto.

Egualmente sarà provveduto per il personale avventizio.

Art. 12.

Il commissario straordinario per le ferrovie dello Stato ha facoltà di emanare le norme eventualmente occorrenti per l'applicazione del presente decreto.

Sono abrogati l'art. 2 del R. decreto 11 gennaio 1923, n. 85, ed ogni altra disposizione in contrasto col presente decreto che entra in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 28 gennaio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE STEFANI.

Visto, *Il guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 28 *gennaio* 1923, *n.* 153, *che autorizza la revisione delle assunzioni e sistemazioni fatte nel personale di ruolo ed avventizio delle Amministrazioni dello Stato, posteriormente al* 24 *maggio* 1915 (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

In virtù della delegazione dei poteri conferita al Governo del Re con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno ad interim degli affari esteri, di concerto con gli altri ministri;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Entro il 30 giugno 1923, le singole amministrazioni statali, compresa la Direzione generale delle ferrovie, procederanno alla revisione di tutte le assunzioni e sistemazioni a posti di ruolo fatte, nei rispettivi personali, posteriormente al 24 maggio 1915.

Art. 2.

Sarà dispensato dal servizio il personale che dalla revisione predetta risulterà assunto o sistemato in ruolo nel 1° grado di ciascuna categoria in base a norme o con forme diverse da quelle in vigore prima del 24 maggio 1915 anche se la nomina abbia avuto luogo per concorso seguito però in deroga a dette norme o forme o

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 7 febbraio 1923, n. 31.

comunque in forza di disposizioni di legge o di regolamento contrarie o diverse da quelle vigenti nel periodo anteriore alla guerra.

Sarà parimenti dispensato il personale in servizio delle ferrovie dello Stato che abbia ottenuto la nomina in prova o nel ruolo provvisorio ed aggiunto di quella Amministrazione dopo il 24 maggio 1915, eccezione fatta per gli agenti qui appresso indicati:

a) agenti, che, prima del 24 maggio 1915, trovavansi già in servizio continuativo assunti nei posti vacanti entro i limiti dei ruoli organici e con regolare atto di sottomissione; ovvero agenti nominati dopo la data predetta nel ruolo aggiunto che si trovavano in servizio quali avventizi per le costruzioni o per i lavori in conto patrimoniale, ed a favore dei quali il periodo precedente alla stessa data sia stato ritenuto valido agli effetti della nomina nel ruolo aggiunto, a mente degli articoli 10 e 11 del relativo regolamento;

b) agenti, che, avendo partecipato prima del 24 maggio 1915, e con esito favorevole a esami, concorsi o esperimenti disposti per regolari ammissioni hanno conseguita la nomina in prova in data posteriore a quella suindicata perchè chiamati alle armi.

Art. 3.

Le dispense di cui alla prima parte dell'articolo precedente non si applicano:

a) ai mutilati ed invalidi di guerra, ed agli ex-combattenti feriti o decorati al valore militare o che abbiano prestato servizio per terra, per mare o per aria in zona di operazione presso reparti operanti e, quanto ai militari addetti ai comandi, che abbiano prestato servizio presso i comandi mobilitati inferiori, fino a quello di brigata comp eso;

b) alle vedove di guerra che non abbiano contratto nuovo matrimonio, nonchè agli orfani di guerra ed alle sorelle nubili dei caduti in guerra che siano unico sostegno di famiglia;

c) alle vedove non passate a seconde nozze e alle orfane non coniugate, di impiegati ed agenti morti in attività di servizio e per causa di servizio o che non abbiano diritti a pensione;

d) agli impiegati ed agenti che, a giudizio insindacabile dell'Amministrazione, si siano particolarmente segnalati per capacità, diligenza e zelo nell'adempimento dei propri doveri, ed abbiano altresì dimostrato, in quanto esercitino funzioni o mansioni di indole tecnica, di possedere in misura notevole la capacità specifica necessaria per l'esercizio delle attribuzioni loro affidate.

La dispensa dal servizio avrà luogo anche per gli impiegati ed agenti di cui alle prime tre lettere quando per giudizio insindacabile dell'Amministrazione ne sia dimostrata la inidoneità al servizio o la incompatibilità della ulteriore permanenza nell'Amministrazione.

La eccezione stabilita col presente articolo a favore delle donne non è applicabile nel caso anche di semplice convivenza more uxorio, o nei casi nei quali, ai termini del regolamento sulle pensioni di guerra, esse perderebbero il diritto a pensione.

L'applicazione delle norme di cui alle lettere *b*) e *c*) è limitata ad un solo membro per ciascuna famiglia. Questa disposizione vale anche per l'articolo seguente.

Art. 4.

Nello stesso termine di cui all'art. 1 sarà provveduto anche alla revisione di tutto il personale avventizio che comunque e con qualsiasi qualifica (impiegati, agenti, operai e simili) presti servizio nelle diverse amministrazioni dello Stato ed in quella ferroviaria, compresi i supplenti in missione e quanti si trovino addetti a titolo precario ed a tempo determinato nei servizi postali ed elettrici, anche se via sia titolo a sistemazione in ruolo, in virtù di leggi e decreti posteriori al 24 maggio 1915.

Saranno licenziati per effetto di tale revisione tutti gli avventizi che, assunti in servizio dopo detto termine, non si trovino in una delle condizioni previste nell'art. 3.

A giudizio insindacabile di ciascuna amministrazione si potrà, tuttavia, eccettuare dal licenziamento quegli avventizi che siano stati assunti in occasione degli scioperi attuati dopo il 20 gennaio 1920, o che, assunti anteriormente, abbiano prestato sempre ed ininterrottamente utile servizio durante gli scioperi stessi.

Art. 5.

Al personale di ruolo dispensato sarà fatto il trattamento previsto nell'art. 6 del Reale decreto 25 gennaio 1923, n. 87 (1).

Uguale trattamento sarà fatto al personale avventizio licen-

---

(1) Regio Decreto *25 gennaio 1923, n. 87, contenente norme per l'esonero e il trattamento di quiescenza del personale dell'Amministrazione dello Stato.*

« Art. 6. — Gli impiegati od agenti collocati a riposo o dispensati « dal servizio a norma dei precedenti articoli nonchè i funzionari di « cui all'art. 1 del R. decreto 21 dicembre 1922, n. 1649, sono ammessi « a liquidare la pensione che loro competa a termine delle disposi- « zioni vigenti e inoltre sarà loro corrisposta una indennità pari a « sei mesi di stipendio.

« Coloro che abbiano meno di 20 e più di 5 anni di servizio effet- « tivo avranno diritto ad una indennità pari ad un dodicesimo dello « stipendio per ogni anno di servizio nei casi indicati nell'art. 3, let- « tera *a*) del presente decreto e ad un ottavo dello stipendio, sempre « per ogni anno di servizio, nel caso previsto dell'art. 4.

« A coloro che abbiano meno di 5 anni di servizio, sarà corrisposta « una indennità pari ad un mese di stipendio per ogni anno o fra- « zione di anno di servizio, con un minimo non inferiore, in ogni caso, « a due mensilità.

« Le indennità di cui al presente articolo sostituiscono, ad ogni « effetto, quelle stabilite dal testo unico delle leggi sulle pensioni ci- « vili e militari approvato con Regio decreto 21 febbraio 1895, n. 70, « e da qualsiasi altra legge; e saranno corrisposte immediatamente « all'atto della dispensa dal servizio o dal collocamento a riposo.

« Gli impiegati od agenti dispensati dal servizio, i quali non ab- « biano un numero di anni di servizio sufficiente per il diritto a pen- « sione e che intendano riscattare, a tale effetto, gli anni di studio o « di servizio straordinario a norma della legge 21 agosto 1921, n. 1114, « con la quale fu convertito in legge il R. decreto 23 ottobre 1919, « n. 1970, dovranno presentare apposita domanda entro il termine di « 30 giorni dalla comunicazione del provvedimento di dispensa.

« Qualora, prima della presentazione della domanda di riscatto, « avessero riscosso la indennità di cui al secondo comma del presente « articolo dovranno, sotto pena di decadenza dal diritto di riscatto, « restituire la differenza fra l'ammontare di tale indennità e di quella « contemplata nel primo comma ».

ziato, se, alla data di entrata in vigore della legge 13 agosto 1921, n. 1080, avesse già maturato il titolo alla sistemazione in ruolo in base a leggi e decreti allora in vigore. La liquidazione sarà fatta in ragione dello stipendio che sarebbe spettato al personale stesso, se appartenente alle Amministrazioni civili ed a quella postale e telegrafica, con l'applicazione delle tabelle annesse al R. decreto 30 settembre 1922, n. 1290 e, se appartenente alle ferrovie dello Stato, secondo le tabelle attualmente in vigore per gli impiegati ed agenti ferroviari.

Al restante personale avventizio licenziato, compreso quello delle ferrovie dello Stato, sarà fatto il trattamento previsto dal comma VI dell'articolo 10 della legge 13 agosto 1921, n. 1080.

Agli agenti del ruolo provvisorio ed aggiunto delle ferrovie dello Stato, che saranno dispensati in applicazione del presente decreto, sarà fatto il trattamento di cui all'art. 9 del regolamento speciale, per detto personale approvato con decreto luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393.

Art. 6.

Sarà inoltre provveduto al riesame di tutte le disposizioni emanate dopo il 24 maggio 1915, ancorchè già applicate, riguardanti sistemazioni in ruolo e passaggi di categoria, grado, quadro o qualifica, alfine di stabilire le norme definitive da osservarsi per dette sistemazioni e passaggi.

Salvo le eccezioni che potranno essere stabilite per gli ex-combattenti e per gli impiegati più meritevoli, tutti coloro che risulteranno passati da categoria grado, quadro o qualifica inferiore ad altro superiore, in difformità delle norme di cui al comma precedente, saranno riportati nella categoria, grado, quadro o qualifica di provenienza andandovi ad occupare il posto e conseguendo lo stipendio che loro sarebbe spettato se il passaggio non fosse avvenuto.

Art. 7.

Con successivi provvedimenti saranno stabilite le norme con le quali dovranno essere conferiti in ciascuna amministrazione i

posti che si renderanno vacanti nel primo grado di ciascuna categoria o qualifica in seguito alla applicazione degli articoli 2, 3 e 6 del presente decreto e che non saranno soppressi in forza di nuovi ordinamenti.

Le assunzioni ai posti suddetti, per la parte di essi che sarà eventualmente stabilito di conferire senza concorso, seguiranno secondo l'ordine risultante da apposita graduatoria che speciali commissioni, nominate per ciascuna amministrazione dai rispettivi ministri, compileranno con l'osservanza delle norme da emanarsi in applicazione del precedente articolo 6.

In tale graduatoria avranno la precedenza i mutilati ed invalidi di guerra riconosciuti fisicamente idonei al disimpegno dell'Ufficio o servizio che verrà loro affidato, i decorati al valore militare, i feriti di guerra, e gli ex-combattenti da considerarsi come tali ai sensi della lettera *a*) del precedente art. 3, tenuto conto della categoria di mutilazione o di invalidità, del grado della decorazione, delle benemerenze di guerra, della durata del servizio militare in zona di operazione ed, in fine, della durata e qualità del servizio eventualmente prestato nelle amministrazioni dello Stato.

Per i posti che dovranno invece attribuirsi in seguito a concorso, le benemerenze di cui sopra daranno diritto a preferenza a parità di meriti.

Art. 8.

Con successivi decreti reali su proposta dei singoli ministri saranno emanate tutte le ulteriori disposizioni eventualmente necessarie per l'attuazione del presente decreto in ciascuna amministrazione.

Art. 9.

Contro i provvdimenti di dispensa di cui nel presente decreto è ammesso soltanto il ricorso alla quarta sezione del Consiglio di Stato per incompetenza o eccesso di potere.

Art. 10.

E' abrogata ogni disposizione contraria a quelle contenute nel presente decreto, che avrà effetto dal giorno della sua pubblicazione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 28 gennaio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — FEDERZONI — OVIGLIO — DE STEFANI — DIAZ — THAON DI REVEL — GENTILE — CARNAZZA — DE CAPITANI — ROSSI — CAVAZZONI — COLONNA — DI CESARÒ — GIURIATI.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

Comunicato

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che con deliberazione 14 novembre 1922 fu destituito, in applicazione dell'art. 189 *a*) del citato Regolamento, il Capo squadra alle merci TARTAGLINO Vincenzo Giacomo (86866) perchè condannato ad anni undici di reclusione militare per concorso in diserzione all'estero qualificata e per diserzione.

Errata-corrige.

Ordine di Servizio n. 14 (*Bollettino Ufficiale* n. 5 - 1923).

— a pagina 48, punto II (riga 7ª) in luogo delle parole « In conseguenza possono » leggasi « in conseguenza *non* possono » ;

— nel prospetto a pagina 54, di contro al nome di Ferrara in corrispondenza del transito di Crevalcore leggasi km. 45 e di contro al nome di Dosso nella colonna 9 sopprimere l'indicazione VB.

Ordine di servizio N. 15.

Estensione di servizio nella stazione di Pieve Ligure.

(Vedi ordine di servizio n. 13-1922).

Dal giorno 10 dicembre 1922 il servizio della stazione di Pieve Ligure è stato trasferito nel nuovo fabbricato viaggiatori al chilometro 12 + 911,50 della linea Genova-Spezia.

I. — DESCRIZIONE DELLA STAZIONE. — Il piazzale dei binari della nuova stazione è situato in discesa del tre per mille nel

---

senso Genova - Spezia ed è provveduto dagli impianti per il servizio viaggiatori e per il completo servizio delle merci. Vi sono due binari di precedenza esterni ai due binari di corsa e tre binari per lo scalo merci, il quale è situato a sinistra della linea nel senso Genova-Spezia.

Il piazzale esterno è sopraelevato su quello dei binari; a quest'ultimo si accede quindi in discesa con strada carrozzabile in pendenza del sei per cento per lo scalo merci. Per il servizio viaggiatori l'accesso avviene attraverso il F. V. mediante passerella sovrapassante i binari, a doppia scalinata, adducente al marciapiedi della lunghezza di m. 180 e situato fra i due binari di corsa.

I fabbricati di stazione, tutti situati a sinistra della linea nel senso Genova-Spezia, comprendono:

1. Il magazzino merci P. V., della superficie di mq. 140, del tipo a cinque campate con attiguo piano caricatore scoperto della superficie di mq. 500 con carico di fianco e di testa.

2. Il fabbricato viaggiatori a sette aperture su tre piani dei quali il pianterreno, a livello dei binari, adibito ai servizi accessori interni, il primo piano, a livello del piazzale esterno, adibito ai servizi principali pubblici, il secondo piano adibito ad abitazioni.

3. Il fabbricato isolato per le latrine.

I tre binari per lo scalo merci sono destinati rispettivamente a deposito e pesatura carri, a carico e scarico diretto e al piano caricatore ed hanno la rispettiva lunghezza utile di m. 100, m. 110 e m. 120. Lo scalo merci è munito di bilancia a ponte della portata di 40 tonn. e di sagoma limite.

I binari di più corretto tracciato sono quelli di corsa, e cioè per i treni dispari la 2ª linea e per i treni pari la 3ª linea.

La 1ª e la 4ª linea sono rispettivamente binari di precedenza dei treni dispari e pari con accesso diretto; il 1° ha la lunghezza utile di m. 375 e il 2° la lunghezza utile di m. 380.

II. — Apparati centrali e segnalamento. — Dalla cabina idrodinamica per gli apparati centrali tipo Bianchi-Servettaz, addossata al fabbricato viaggiatori, si manovrano tutti gli scambi e i segnali della stazione, e nella cabina stessa è stato pure tra-

sportato il posto di blocco N. 7 corrispondente con Recco e con Nervi.

Il segnalamento della nuova stazione è il seguente:

1° *Protezione*:

a) *Lato Genova.* — Un semaforo a sbalzo tipo T. E. a due ordini di ali di cui il superiore ad un'ala di 1ª categoria e l'inferiore a due ali accoppiate (una di 1ª categoria e l'altra di avviso). Detto semaforo è situato alla sinistra rispetto ai treni ai quali comanda, a m. 280 dal limite di stazionamento del primo deviatoio, incontrato di calcio, ed a m. 670 dall'asse del F. V.

L'ala di 1ª categoria dell'ordine superiore comanda gli arrivi in 1ª linea, mentre l'ala di 1ª categoria dell'ordine inferiore comanda gli arrivi in 2ª linea. L'ala d'avviso dell'ordine inferiore si riferisce al segnale di partenza verso Spezia, unitamente al quale comanda i transiti sulla 2ª linea dei treni che non hanno fermata.

Tale semaforo è preceduto a m. 533 da un semaforo di arrivo, pure del tipo T. E., situato alla sinistra rispetto ai treni ai quali comanda.

b) *Lato Spezia.* — Un dischetto a due ordini di luci di cui il superiore, quale segnale di 1ª categoria, a due luci e l'inferiore, quale segnale di 1ª categoria e di avviso accoppiati, a tre luci. Esso è situato nella galleria di Sori alla sinistra rispetto ai treni ai quali comanda, a m. 140 dal primo deviatoio incontrato di punta ed a m. 309 dall'asse del fabbricato viaggiatori.

Detto dischetto comanda con il segnale di 1ª categoria dell'ordine superiore gli arrivi in 4ª linea e con il segnale di 1ª categoria dell'ordine inferiore agli arrivi in 3ª linea.

Il segnale di avviso dell'ordine inferiore si riferisce al segnale di partenza verso Genova, unitamente al quale comanda i transiti sulla terza linea dei treni che non hanno fermata.

Il dischetto stesso è preceduto a m. 699 da un semaforo d'avviso a piantana dritta situato alla sinistra rispetto ai treni ai quali comanda.

2° *Partenze*:

a) *Lato Genova.* — Un semaforo a sbalzo di 1ª categoria, situato alla sinistra della 4ª linea rispetto ai treni ai quali comanda, a m. 385 dall'asse del fabbricato viaggiatori. Esso è preceduto a m. 694 dal segnale di avviso del semaforo di cui al punto 1°-*b*;

b) *Lato Spezia.* — Un semaforo a piantana dritta, situato fra la 2ª e la 3ª linea, a m. 147 dall'asse del F. V. Esso è preceduto a m. 817 dal segnale di avviso del semaforo di cui al punto 1°-*a*.

3° *Dischetti bassi*:

Nove dischetti bassi, aventi rispettivamente l'ufficio appresso indicato.

Due dischetti situati alla sinistra della 1ª e 2ª linea in corrispondenza dei limiti estremi di stazionamento verso Spezia, comandano le manovre delle due linee stesse al binario di corsa dei treni dispari verso Spezia ed unitamente al segnale di cui al punto 2°-*b* le partenze per Spezia.

Due dischetti situati rispettivamente alla sinistra della 3ª e 4ª linea in corrispondenza dei limiti estremi di stazionamento verso Genova, comandano le manovre delle due linee stesse al binario di corsa dei treni pari verso Genova ed, unitamente al segnale di cui al n. 2°-a, le partenze per Genova.

Un dischetto, situato alla sinistra del binario di corsa dei treni pari in prossimità della punta dello scambio estremo verso Genova, comanda le manovre in regresso dal binario stesso rispettivamente alla 1ª linea dello scalo, alla 1ª, 2ª, 3ª e 4ª linea di stazione.

Due dischetti, situati rispettivamente alla sinistra della 1ª linea e del 1° binario dello scalo in corrispondenza dei limiti estremi di stazionamento verso Genova, comandano le manovre verso il binario di corsa dei treni pari per Genova.

Due dischetti, situati rispettivamente alla sinistra del 1° binario scalo e della 1ª linea, comandano le manovre da e per lo scalo.

III. - ABILITAZIONI. — Con la data predetta la stazione di Pieve Ligure, già ammessa al servizio viaggiatori e bagagli e a quello della grande e piccola velocità per i trasporti in collettame, resta abilitata a tutti i servizi senza alcuna limitazione.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914): a pagina 44, di contro al nome della stazione di Pieve Ligure, alle lettere *G* e *O* (colonne 8 e 10) deve sopprimersi il richiamo (4); nelle colonne 11, 12, 15, 16, 18 e 19 devono riportarsi rispettivamente le indicazioni V, B, T, F, 40, S.

Inoltre nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 14 deve essere soppressa la indicazione LO-a di contro al nome della detta stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 16.

Trasporti per conto delle Società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

La « Cooperativa di Consumo fra i ferrovieri di Castel di Sangro e tronchi adiacenti », è ammessa a fruire, per le proprie spedizioni della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e delle condizioni stabilite dal regolamento di cui l'ordine di servizio N. 167-1911.

Il nome della detta cooperativa deve quindi essere aggiunto nell'allegato *A* al citato regolamento, ristampato con l'ordine di servizio N. 47-1918.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Ordine di servizio N. 17.

Veicoli adibiti ai servizi diretti internazionali.

A) — **Disposizioni generali.**

§ 1. — *Specializzazione dei veicoli.*

1. I servizi normali diretti internazionali si effettuano d'intesa fra le Amministrazioni partecipanti all'Unione internazionale (R. I. C.), con veicoli all'uopo specializzati (carrozze e bagagliai) portanti sulla cassa il contrassegno di cui al § 10 e che devono circolare coi treni di turno prescritti essendone rigorosamente vietata ogni diversa utilizzazione.

2. I disguidi e le ritardate restituzioni dei veicoli così specializzati espongono l'Amministrazione responsabile al pagamento di penalità delle quali, in via amministrativa e senza pregiudizio dell'azione disciplinare, questa Direzione generale si rivarrà sugli agenti che li avessero causati.

3. Ad ogni cambiamento d'orario viene pubblicato un « elenco dei servizi diretti internazionali » dal quale risultano il tipo dei veicoli impiegati in ciascun servizio e la marca di proprietà della Amministrazione fornitrice.

§ 2. — *Manutenzione.*

1. — I veicoli di cui si tratta hanno i requisiti speciali corrispondenti alle esigenze delle Amministrazioni interessate nel servizio diretto cui sono rispettivamente adibiti e non possono quindi essere sostituiti con altri dei tipi ordinari.

E' perciò indispensabile che ne siano particolarmente curate la manutenzione corrente e la riparazione, com'è specificato nel seguente paragrafo 13, nonchè la sorveglianza durante le soste nelle stazioni per evitare che vi si arrechino danni.

§ 3. — *Cartelli indicatori del percorso.*

1. — Gli itinerari delle singole carrozze risultano dai « cartelli indicatori » che devono portare sulle due fiancate e, quando vi sia, anche nel corridoio.

2. — I nomi delle due stazioni terminali del servizio diretto e delle altre necessarie a stabilirne l'itinerario vi figurano inscritte nella lingua del paese nel quale esse si trovano, in lettere latine di color nero su fondo bianco.

3. — Scartandosi una carrozza non se devono rimuovere i cartelli indicatori se non per applicarli a quella che la sostituisse.

4. — La stazione che rinviene o riceve cartelli indicatori in disguido deve inviarli subito con accompagnatoria alla stazione di deposito italiana od estera che figura sul bordo dei cartelli stessi.

§ 4. — *Anormalità nei servizi e relativi avvisi telegrafici.*

1. — La stazione che toglie un veicolo dalla circolazione per avaria (nel qual caso se trattasi di veicolo estero compila e rimette all'Ufficio Circolazione Veicoli a Roma il prescritto modulo M-99) od altro impedimento qualsiasi alla sua prosecuzione, deve emettere subito il seguente telegramma:

« Capo-stazione . . . . (stazione terminale F. S.).

« Capo-stazione o Delegato F. S. . . . . (stazione dell'itinerario alla frontiera italiana).

« Divisione Movimento . . . . (dalla quale dipende la stazione terminale F. S.).

« Rotabile - Firenze.
« Quinto - Roma.

« Dal treno . . . . . odierno tolto . . . . . (carrozza mista, « terza, ecc. o bagagliaio - marca dell'Amministrazione proprieta- « ria e numero di servizio) diretto . . . . . (Berlino, Roma, ecc.) « causa . . . . e sostituito con . . . . (ovvero: « non sostituito). Veicolo scartato viene inoltrato a . . . . ».

Tale telegramma non deve essere inviato al Capo-stazione o Delegato F. S. di frontiera quando trattisi di veicolo italiano tolto di circolazione sulla nostra rete durante il viaggio di ritorno.

2. Il Capo (o Delegato F. S.) della stazione di confine, appena ricevuto l'avviso di cui sopra, ne informa in ogni caso telegraficamente la stazione terminale estera e, quando non si tratti di veicolo F. S., anche l'Amministrazione proprietaria del veicolo, va-

lendosi dell'elenco d'indirizzi Allegato *I*. Tali telegrammi devono essere rimessi anche nei casi di rifiuto d'accettazione di un veicolo F. S. da parte dell'Amministrazione a contatto e di mancato ritorno dall'estero col treno prescritto, sulla quale ultima anormalità il Capo (o Delegato F. S.) della stazione di confine richiama l'attenzione del rappresentante della Ferrovia a contatto per le opportune ricerche.

3. Non giungendo o dovendosi togliere dalla circolazione un veicolo estero, la stazione terminale F. S. può sostituirlo nella prossima corsa con un veicolo F. S. che abbia i necessari requisiti.

Le stazioni intermedie che tolgono il veicolo, od altra del percorso successivo in grado di farlo, sostituiranno il veicolo tolto dalla composizione del treno, da mantenersi quanto più possibile quale prescritta, con altro F. S. per la stazione terminale o per quella di confine.

4. Le stazioni di confine e quelle terminali F. S. devono registrare in apposito libro le anormalità prodottesi nei servizi diretti, in ordine di data e con numero progressivo. Le stazioni di confine riporteranno tale numero nella copia a decalco del telegramma emesso per la stazione terminale estera, da rimettersi in busta all'Ufficio Circolazione Veicoli a Roma.

§ 5. — *Indicazioni abbreviate nei telegrammi*:

1. Nei servizi internazionali s'usano per la corrispondenza telegrafica le abbreviazioni seguenti:

A — carrozza di I classe;
B — carrozza di II classe;
C — carrozza di III classe;
AB — carrozza mista di I e II classe;
ABC — carrozza mista di I, II e III classe;
BC — carrozza mista di II e III classe;
Pw — bagagliaio;
Post — postale;
Salon — salone;
WL — carrozza a letti;
WR — carrozza ristorante.

2. Viene poi indicato con la cifra corrispondente il numero degli assi e con la lettera ü l'intercomunicazione con passerella e mantice; per esempio A3ü = carrozza di I classe a tre assi, intercomunicante; AB4ü = mista di I e II classe a quattro assi, intercomunicante.

§ 6. — *Disinfezione.*

1. Il veicolo italiano od estero utilizzato da viaggiatori affetti da malattia contagiosa, deve essere ritirato dalla circolazione per la disinfezione da operarsi a norma delle prescrizioni vigenti in materia per i veicoli F. S.

§ 7. — *Trasporto fuori servizio o fuori turno.*

1. Un veicolo estero dei servizi internazionali che per avaria od altra causa non possa proseguire nemmeno a vuoto coi treni di turno pur restando atto ad entrare nella composizione di altri treni viaggiatori, deve essere inviato, col primo di tali treni utile per prestazione, al transito di confine dal quale entrò in Italia.

2. Se trattasi di veicolo F. S. che non possa proseguire in servizio coi treni di turno, esso deve essere inviato, pure col primo treno viaggiatori utile per prestazione, alla stazione indicata nel § 13 se avariato ed altrimenti alla stazione di residenza indicata sulla cassa, alla quale località devono pure inviarsi allo stesso modo i veicoli rimessi in circolazione a riparazione ultimata o trovati in disguido.

3. In tutti i casi la spedizione deve esserne fatta con bollettino di scorta M. 130 e M. 130*a* sul quale deve indicarsi il motivo pel quale il veicolo circola fuori servizio o fuori turno.

§ 8. — *Scorte.*

Le stazioni cui sono assegnati veicoli di scorta per i servizi internazionali devono curarne il regolare avvicendamento in turno con quelli in circolazione per evitare i danni di eccessive usure e di prolungate inutilizzazioni.

§ 9. — *Servizi straordinari.*

Le presenti disposizioni valgono anche per i servizi straordinari internazionali della cui effettuazione, di volta in volta con-

venuta con le altre Amministrazioni interessate, per corrispondere a speciali bisogni (viaggi di carrozze salone, per trasporto ammalati, per comitive, ecc.) verrà dato avviso alle dipendenti stazioni dalle Divisioni Movimento e Traffico interessate con le speciali istruzioni eventualmente occorrenti.

B) — **Prescrizioni tecniche.**

§ 10. — *Contrassegno dei veicoli atti a servizi internazionali.*

1. I veicoli atti a circolare coi treni celeri di tutte le Amministrazioni dell'Unione internazionale, comprendente tutte le grandi ferrovie d'Europa a scartamento normale, portano sulla cassa, in basso, presso l'estremità sinistra, il segno **RIC**

2. Qunado sono atti a circolare coi treni stessi di alcune soltanto delle dette Amministrazioni, esse vengono indicate, a mezzo delle abbreviazioni di cui all'allegato *II*, a seguito del suesposto. Quando poi su qualcuna delle Amministrazioni indicate la circolazione non ne sia ammessa su tutta la rete e con tutti i treni, l'indicazione delle Amministrazioni stesse sono seguite da una stella. Il seguente esempio:

RIC	F. It. *
	Sch

indicherebbe quindi che il veicolo può circolare su qualsiasi linea e con qualsiasi treno delle ferrovie francesi e svizzere e può anche circolare, con esclusione però da date linee o treni, sulle ferrovie italiane.

3. Non occorre eseguire alcuna verifica circa la costruzione dei veicoli muniti di contrassegno dal quale risulti che sono ammessi a circolare in Italia, devesi però tener presente che, a meno di contrarie disposizioni, i veicoli esteri dei servizi internazionali non possono circolare sulle linee indicate nell'allegato II e non sono da ritenersi atti al passaggio sui ferry-boats.

§ 11. — *Pulizia e rifornitura d'acqua.*

1. La pulizia dei veicoli, che comprende oltre all'asportazione della spazzatura e della polvere dall'interno, la ripulitura esterna

della cassa e quella delle finestre, delle coppe delle lampade, delle maniglie, dei gabinetti di toletta e delle catinelle, deve essere fatta, a norma delle prescrizioni vigenti, nelle stazioni terminali, in quelle intermedie che fossero stabilite e, occorrendo, in quanto possibile, anche durante la corsa.

Nelle dette stazioni deve pure provvedersi a rifornire di acqua per i lavabi e per le ritirate gli appositi recipienti. In caso di gelo però, quando tali recipienti fissi non si trovino in ambiente riscaldato, si dovrà limitare la rifornitura al riempimento delle brocche sussidiarie, se ve ne sono.

2. I difetti ai veicoli e loro accessori, rilevati durante le operazioni di pulitura, devono essere subito riparati nel miglior modo possibile.

§ 12. — *Apparecchi di illuminazione e di riscaldamento.*

1. Gli apparecchi dell'illuminazione normale e le scorte anche per l'illuminazione sussidiaria devono essere mantenuti in pieno ordine, a norma delle disposizioni vigenti in proposito per i veicoli F. S., i quali, per il percorso estero dovranno essere muniti anche di fanaletti per l'illuminazione sussidiaria a candela.

Pure in perfetto ordine devono mantenersi gli apparecchi per il riscaldamento.

2. Il proseguimento del viaggio e la restituzione al transito d'entrata di veicoli esteri, nei quali il funzionamento di tali apparecchi sia difettoso ed il guasto non possa essere riparato, deve farsi ugualmente in servizio coi treni prescritti. Se la illuminazione od il riscaldamento ne venga a mancare completamente, si vedrà caso per caso se si renda necessario di scartare il veicolo, per restituirlo a sensi del § 7, tenendo conto della distanza dalla stazione terminale F. S. o dal transito, dell'ora e della temperatura esterna.

3. Salvo disposizioni speciali circa il periodo in cui funziona il riscaldamento, dal 1° ottobre al 30 aprile ogni veicolo deve essere munito di un accoppiamento mobile pel riscaldamento a vapore, a meno che sia munito di mezzi accoppiamenti fissi nel qual caso l'Amministrazione proprietaria fornirà gli accoppiamenti od i pezzi di raccordo necessari per l'unione delle condotte con quelle

dei veicoli delle altre Amministrazioni interessate nel servizio diretto.

Occorre curare che gli accoppiamenti per il riscaldamento a vapore siano restituiti all'Amministrazione proprietaria per cui, nei veicoli esteri, durante il detto periodo essi devono rimanere montati anche quando il veicolo sia tolto dalla circolazione od essere riposti nel suo interno e, rinvenendosene fuori uso, ovvero montati per errore su altro veicolo che non appartenga alla stessa Amministrazione, devono a questa essere inviati subito con accompagnatoria.

Trascorso il periodo del riscaldamento, gli accoppiamenti tolti dai veicoli e quelli di scorta nelle stazioni, officine e magazzini devono essere attentamente esaminati per l'invio di quelli esteri che ancora vi si rinvenissero alle rispettive Amministrazioni proprietarie a mezzo della prescritta accompagnatoria.

§ 13. — *Avarie.*

1. Occorre evitare che i veicoli continuino a circolare con guasti e mancanze anche di menoma entità, curandone la riparazione sotto treno e, se questa non possa farsi, l'etichettamento per la Squadra di rialzo della stazione terminale F. S. o pel transito d'entrata cui siano diretti.

Le avarie al freno a mano non costituiscono motivo di ritiro dalla circolazione di un veicolo, al quale dovrà soltanto apporsi l'etichetta V. 56 « freno inservibile ».

I veicoli dei quali debbano isolarsi gli apparecchi del freno, ma atti a proseguire come muniti di sola condotta del freno continuo, vanno scartati dal treno col quale viaggiano nel solo caso che venga a mancarvi il prescritto rapporto di frenatura.

Di massima devono invece esserne tolti i veicoli aventi la condotta del freno continuo inservibile.

I veicoli che, in seguito a guasti, non debbano essere rioccupati o ricaricati, vanno muniti dell'etichetta rossa mod. V 67 « da non caricare ».

2. Le riparazioni di avarie di lieve entità, occorrenti per la utilizzazione o per la sicurezza della circolazione dei veicoli, come quelle per guasti alle serrature delle porte, agli apparecchi di fre-

natura, illuminazione e riscaldamento, per riscaldi incipienti e simili, devono subito eseguirsi, avendo cura di non alterare i particolari costruttivi dei veicoli. Se la riparazione non può farsi sul luogo della constatazione del guasto, devono apporsi al veicolo le etichette V. 69.

Maggiori riparazioni competono soltanto all'Amministrazione proprietaria per cui ai veicoli che le richiedessero dovranno farsi, se possibile, i lavori provvisori occorrenti a renderli atti a ritornare in residenza sulle proprie ruote senza compromissione dell'esercizio ed altrimenti i veicoli stessi devono essere smontati per la restituzione delle loro parti alla proprietaria. In entrambi i casi la spedizione deve esserne fatta con lettera di vettura emessa d'ufficio per il transito d'entrata in Italia, dove il dirigente il personale di verifica provvederà per l'inoltro a destinazione. I veicoli che si restituiscono fuori servizio per avaria od i carri sui quali ne sono caricate le parti, devono essere muniti di etichette V. 67.

Se occorrono pezzi di ricambio, si devono chiedere al Servizio Materiale e Trazione con modulo V. 72, specificandoli esattamente e, se necessario, unendo uno schizzo con indicazione delle dimensioni principali; per le sale montate devesi sempre indicare se trattasi di sale estreme od intermedie, il numero di servizio di quelle da sostituire, le dimensioni dei fuselli ed il diametro delle ruote.

I pezzi tolti d'opera, qualunque sia il loro stato, vanno rimandati alla proprietaria pei transiti dai quali giunsero quelli di ricambio. Questi e quelli sono da spedirsi con accompagnatoria, che, all'arrivo dei pezzi, va ritornata all'Amministrazione mittente in segno di ricevuta.

3. I veicoli sviati, anche quando non vi sia motivo di ritenere che abbiano subito danno, devono essere accuratamente visitati da un agente pratico. Se da tale visita risulti che sono atti a proseguire od almeno ad essere restituiti alla proprietaria sulle proprie ruote, devono essere scortati, a cura del personale di verifica, da accompagnatoria con l'annotazione « il veicolo è sviato » e coll'indicazione della velocità massima alla quale può essere inoltrato.

4. Il veicolo F. S. che dovesse esser tolto dalla circolazione o

che fosse ritornato fuori servizio per guasto da altra Amministrazione deve essere etichettato per la più vicina delle Squadre di rialzo di Torino P. N., Sampierdarena, Milano Farini, Trieste Centrale, Bolzano, Roma Termini, se trattasi di avarie riparabili da una Squadra di rialzo o da operai di stazione ed altrimenti per la più vicina delle officine F. S. di Torino, Rivarolo, Verona, Vicenza, Bologna, Roma Trastevere. Sulle etichette deve essere indicata la destinazione del veicolo riparando.

Le Squadre ed officine dovranno ritirare i veicoli dei servizi diretti ad esse destinati anche durante eventuali sospensioni di accettazione di riparandi.

5. Dell'avvenuto etichettamento d'un veicolo estero, con conseguente ritiro dalla circolazione, il personale di verifica deve subito dare avviso alla stazione, ritirandone ricevuta, ed al Servizio Materiale e Trazione, indicando marca di proprietà, serie, numero di servizio, avarie constatate, tempo presumibilmente occorrente per la riparazione o pei lavori necessari a porre il veicolo in condizione d'essere restituito all'Amministrazione proprietaria sulle proprie ruote.

Tali riparazioni devono essere eseguite d'urgenza dal personale di verifica o dalla Squadra di rialzo. Soltanto le Sedi superiori potranno eccezionalmente disporre l'invio di veicoli esteri ad una officina F. S. per la riparazione.

6. I veicoli esteri riparati o messi in istato di viaggiare devono poi essere riconsegnati alle stazioni con modulo M. 40, indicando se devono restituirsi fuori servizio, ovvero possono essere utilizzati e dandone subito avviso al Servizio Materiale e Trazione.

§ 14. — *Visite periodiche delle carrozze F. S. specializzate per l'estero.*

1. A modificazione delle norme vigenti, si dispone che:

a) la visita con rialzo delle carrozze ABIz 57100 a 57249 e di quelle altre che saranno adibite a servizi internazionali venga eseguita ad intervalli non maggiori di mesi sei. Questa visita deve essere fatta con particolare cura e deve estendersi a tutti gli organi ed apparecchi speciali della carrozza;

b) ad intervalli non maggiori di un mese deve essere fatta una verifica speciale delle boccole per eliminare i depositi dell'o-

lio ed accertare che i guancialetti funzionino regolarmente. L'effettuazione di questa visita sarà marcata sulla carrozza col segno « Lub. », seguito dall'indicazione della data e località e da porsi sotto il segno relativo al rialzo.

2. Quanto sopra vale anche per le altre carrozze F. S. adibite ancora provvisoriamente ai servizi diretti internazionali.

In quanto non siano modificate dal presente O. S., valgono anche per i veicoli dei servizi internazionali le disposizioni concernenti in generale i veicoli F. S.

Gli Ordini di servizio n. 287-1908 e 170-1922 sono annullati.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 7, 11, 40, 41, 42, 43, 44, 45 *e* 46.

Allegato I all'ordine di servizio N. 17.

Indirizzi per l'invio degli avvisi telegrafici.

Austria.	
Ferrovie federali austriache	H. W. A. Wien
Società della ferrovia del Sud	Betriebdirektion Südbahn Wien
Belgio.	
Ferrovie belghe dello Stato	a) D. T. F. 6e Bureau Bruxelles b) Service voitures Bruxelles
Bulgaria.	
Ferrovie dello Stato	Direction chemins de fer Sofia
Ceco-Slovacchia.	
Ferrovie ceco-slovacche dello Stato	Office central matériel roudant Ministére chemins de fer Prague
Ferrovia privata del Buschterad	Pridelovna vozu Bustehradsk é zeleznice Praha
Danimarca.	
Ferrovie danesi dello Stato	Generaldirektorat dänischen Staatsbahnen Kopenhagen
Francia.	
Ferrovie dello Stato	Chef Service matériel traction 44, rue Rome Paris
Ferrovia del Nord	Service Statistiques Parcours Chemin de fer Nord, 18 rue Dunkerque Paris
Ferrovie del Mezzodì	Service Exploitation (Matériel) Chemins de fer Midi (Gare Matabiau) Toulouse
Ferrovie dell'Est	Bureau répartition Matériel roulant chemins de fer Est, 13, rue Alsace Paris

Ferrovia d'Orléans	Bureau Répartition Matériel Chemin de fer Orléans 1, Place Valhubert Paris
Ferrovie Parigi-Lione-Mediterraneo	Exploitation P. L. M., 3. Division, 20. Boulevard Diderot Paris XII
Ferrovia parigina di circonvallazione	Bureau Parcours Chemins de fer Ceinture, 16, rue Londres Paris
Ferrovie d'Alsazia e di Lorena	Service Mouvement Chemins de fer A. L., Bureau voyageurs Srasbourg
Germania.	
Ferrovie di Stato	1. per i veicoli delle antiche ferrovie Bavaresi e cioè delle Direzioni di Augsburg, München, Nürnberg, Regensburg, Würzburg: *a*) R. B. D. . . . . (Augsburg, München, ecc.) *b*) Station . . .. . . (residenza del veicolo) *c*) V. A. b. R. V. M., Z. B. - München 2. per tutti gli altri veicoli delle ferrovie germaniche di Stato: *a*) R. B. D. . . . . . (Berlin, Altona, ecc.) *b*) Station . . .. . . (residenza del veicolo)
Società ferroviaria Eutin-Lubecca	D. E. L. - Lübeck
Società ferroviaria Lubecca-Büchen	D. L. B. - Lübeck
Ferrovia della Saar	Bd. Eisenbahndirektion des Saargebietes Saarbrücken
Jugoslavia.	
Ferrovie dello Stato S. H. S.	Ministére S. H. S. Communications Chemins de fer, Division Mouvement Belgrade
Società della Ferrovia del Sud	Betriebdirektion Südbahn Ljubljana

Lettonia.	
Ferrovie lettoni dello Stato	Lettländische Staatseisenbahn, Exploitationsdirektion Riga
Lituania.	
Ferrovie lituane	Litauische Eisenbahnverwaltung Litauen
Norvegia.	
Ferrovie norvegesi dello Stato	Distriktschefen i Kristiania Distrikt Kristiania
Olanda.	
Ferrovie neerlandesi	Fahrdienst Niederländischen Eisenbahnen Utrecht
Polonia.	
Ferrovie polacche dello Stato	Ministerstwo Koleji Zelaznych Warszawa
Rumenia.	
Ferrovie rumene dello Stato	C. F. P. Directiunea Spezialà à Serviciului Miscarii Bucarest
Svezia.	
Ferrovie svedesi dello Stato	Eisenbahndirektion Tör. III Stockholm
Bergslagernas järnvägar	Berglagernas järnvägar Göteborg
Dalslands järnvag	Dalslands järnvag Ed
Svizzera.	
Ferrovie Federali Svizzere	*a*) Esercizio C. F. F. Berna *b*) Stazione di transito (Basilea, Sciaffusa, Costanza, St. Margrethen, Buchs (Rheintal), Ginevra, Vallorbe, Pontarlier o Delle) per la quale il servizio diretto, secondo il programma per la fornitura dei veicoli, passa ad una terza ferrovia.
Ferrovia delle Alpi Bernesi, Berna Lötschberg-Sempione	Esercizio ferrovia Berna-Lötschberg Sempione Berna

Turchia.	
Ferrovie orientali	Direction chemins de fer orientaux Costantinople
Ungheria.	
Ferrovie ungheresi dello Stato	Direction ung. Staatseisenbahnen, Wagendirigierungssektion F. III. a. Budapest
Società della ferrovia del Sud	Betriebdirektion Südbahn Budapest

Allegato **II** *all'ordine di servizio N. 17.*

Segni abbreviati indicanti le Amministrazioni

STATI	AMMINISTRAZIONI	SEGNI	*Osservazioni*
Austria	Ferrovie Federali Austriache	B B Oest	
	Direzione Esercizio Südbahn (1) Wien	S B JŽ D V	(1) Sono escluse dal transito le linee: Liesing-Kaltenleutgeben, Mödling-Laxenburg, Leoben-Vordernberg. Graz-Köflach, Spielfeld-Luttenberg (Ljutomer), Grobelno (Grobeljno)-Rohitsch (Bogaska-Slatina), Laibach (Ljubljana)-Oberlaibach (Vrhnika).
Jugoslavia	Direzione Esercizio Südbahn (1) Ljubljana	S B JŽ D V	
Ungheria	Direzione Esercizio Südbahn (1) Budapest	S B JŽ D V	
	Ferrovie dello Stato	M À V	
Belgio	Ferrovie dello Stato	E B	
Bulgaria	Ferrovie dello Stato	C E B	
Cecoslovacchia	Tutte le Amministrazioni	Č S R	
Danimarca	Ferrovie dello Stato	D S B	
Francia	Tutte le Amministrazioni	F	
	Ferrovie Alsace-Lorraine	Al	
	» Est	Es	
	» Etat	Et	
	» Midi	Mi	
	» Nord	No	
	» P. L. M.	P L M	
	» P. O.	P O	
	Ceintures de Paris	Ct	
Germania	Tutte le Amministrazioni	D R	
Italia	Tutte le Amministrazioni (2)	It	(2) Sono escluse dal transito linee: *a*) Ferrovie dello Stato: Termoli-Campobasso, Albano-Cecchina. Palermo-Trapani. Saline di Volterra-Volterra, Paola-Castiglione Cosentino e le diramazioni ai porti; *b*) Linee private: Como lago-Grandate Breccia, Varese-Laveno, Castellanza-Novara, Tortona-Castelnuovo, Massa-Follonica. Padova-Piazzola, Monza-Molteno.
Olanda	Tutte le Amministrazioni	N S	
Polonia	Ferrovie dello Stato	P K P	
Rumenia	Ferrovie dello Stato	C F R	
Svezia	Ferrovie dello Stato	S J	
Svizzera	Tutte le Amministrazioni	Sch	
Turchia	Ferrovie orientali	C O	

Ordine di servizio N. 18.

Circoscrizione dei Riparti di Movimento.

A cominciare dal 15 febbraio 1923 le circoscrizioni dei seguenti Riparti movimento della Divisione movimento e traffico di Roma vengono modificate come appresso:

7° *Riparto - Sulmona* — Avezzano (e)-Pescara (e); Sulmona-Sulmona Introdacqua (i);

8° *Riparto - Isernia* — Sulmona Introdacqua (e)-Caianello (e).

Ordine di servizio N. 19.

Ritorno all'esercizio privato delle linee di navigazione per le isole minori (Partenopee, Pontine, Eolie, Egadi, Pelagie, Pantelleria ed Ustica)

(Vedi ordini di servizio n. 93 e 103-1918).

Per disposizione del Commissariato per la Marina mercantile (Servizi linee sovvenzionate), a partire dal 1° febbraio c. a. il servizio di navigazione con le isole minori, che fu temporaneamente affidato all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato dal 1° e 15 settembre 1918 (ordini di servizio n. 93 e 103-1918) e passato nuovamente all'esercizio privato; e precisamente:

le linee delle isole Partenopee e Pontine sono state assunte dalla « Compagnia napoletana di navigazione »;

le linee delle isole Eolie dalla « Società siciliana di navigazione a vapore e dall'armatore Francesco La Cava »;

le linee delle isole Egadi, Pelagie, Pantelleria, Ustica, dalla Società « La Sicania »;

Alla liquidazione della gestione cessata al 31 gennaio c. a. prov

vederà l'Esercizio Navigazione col concorso degli altri servizi interessati.

Le carte di libera circolazione delle ferrovie dello Stato hanno cessato di esser valide per le linee sopradette.

Nel prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1915) a pag. 130 e 178 va cancellato il richiamo di cui l'ordine di servizio n. 93-1918, relativo all'assunzione da parte delle ferrovie dello Stato della navigazione con le isole Eolie.

Circolare N. 9.

Reclami per eccedenze di tassa da definirsi direttamente dalle stazioni.

Risulta che molte stazioni effettuano, di propria iniziativa, rimborsi per eccedenze di tassazione sui trasporti in servizio cumulativo italiano per somme superiori a L. 20.

Si rammenta che per le precise disposizoni emanate coll'ordine di servizio n. 81/1919, confermate dalla circolare n. 71/1920, la competenza delle stazioni, comprese le gestioni autonome, per tale genere di rimborsi è fissata nel limite massimo di L. 20.

Le stazioni tutte dovranno, pertanto, astenersi dall'eseguire di propria iniziativa, rimborsi di importi superiori, deferendo, nei modi stabiliti, la trattazione dei relativi reclami al competente controllo merci cumulativo italiano di Firenze.

Resta però inteso che, a tenore della sopra ricordata circolare n. 71/1920, la facoltà per i rimborsi d'iniziativa per eccedenze di tassa sui trasporti *in servizio interno,* è estesa fino a L. 75 per le stazioni e fino a L. 150 per le gestioni autonome.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5 *e* 22.

Circolare N. 10.

Norme pei trasporti a G. V. con treni diretti ed accelerati.

Sono state pubblicate le « Norme pei trasporti a G. V. con treni diretti ed accelerati » che annullano e sostituiscono quelle riportate a pagine 97 e 98 della Prefazione Generale dell'Orario Generale di Servizio.

Con esse sono state riassunte e disciplinate tutte le vigenti disposizioni in materia; sono state rielencate le merci da considerarsi deperibilissime; sono stati indicati i casi in cui possono essere accettati, senza bisogno di preventiva autorizzazione, colli di peso superiore a kg. 50 ciascuno; sono stati aboliti i limiti di peso complessivo delle singole spedizioni e di percorrenza minima di esse.

Si richiama l'attenzione delle Divisioni Movimento e Traffico e delle Delegazioni d'Esercizio sulla maggiore facoltà loro concessa per autorizzare trasporti di cose in piccole partite non normalmente ammesse all'acceleramento, di cui al punto 8°, parte *A*, delle nuove norme.

Si richiama anche l'attenzione delle Stazioni e Gestioni tutte sul punto 13°, parte *A*, di dette norme relativamente alla necessità assoluta di applicare sempre, sia sulle lettere di vettura che sui colli, da inoltrarsi con treni diretti e accelerati, a collettame, le prescritte etichette; nonchè sul punto 13°, parte *B*, col quale si prescrive di richiedere agli speditori dichiarazione liberatoria per casi di ritardo (da scriversi al quadro « osservazioni » della lettera di vettura) pei trasporti a carro completo autorizzati per una sola volta.

NORME che annullano e sostituiscono quelle riportate alle pag. 97 e 98 della prefazione generale all'orario generale di servizio.

TRASPORTI A G. V. CON TRENI DIRETTI ED ACCELERATI

A – Trasporti in piccole partite.

I°

1° I trasporti delle cose elencate nella condizione 8ª della tariffa n. 6 G. V. e spedite col regime della tariffa stessa e di quelle spedite con la tariffa n. 12 G. V. possono essere accettati per l'inoltro coi treni diretti ed accelerati senza alcun consenso preventivo da parte dell'amministrazione, ma sempre subordinatamente alle esigenze del servizio. Perciò le stazioni accetteranno e daranno corso a tali trasporti solo con quei treni diretti od accelerati, che saranno stabiliti dalle Divisioni Movimento e Traffico o Delegazioni di Esercizio a mezzo di apposite circolari.

2° I trasporti delle altre cose possono aver luogo coi treni diretti ed accelerati soltanto in seguito ad esplicita autorizzazione dell'Amministrazione (v. punto 8°).

3° Le Divisioni Movimento e Traffico e Delegazioni Esercizio nello stabilire i treni di inoltro avranno cura che nei treni *diretti* (che siano tali anche per una sola parte del loro percorso) di massima siano ammessi i soli trasporti di merci deperibilissime, specificate nell'elenco sotto riportato, e nei treni *direttissimi* i soli trasporti di fiori freschi. In questi ultimi treni potranno essere ammessi trasporti di altre merci solo previa autorizzazione del Servizio Movimento e Traffico.

4° Sono da considerarsi deperibilissime le seguenti cose: **latte fresco – burro fresco – latticini freschi – lievito – cacciagione – carni fresche – pollame morto – fiori freschi – foglie fresche ornamentali – fichi freschi – fragole – ciliege – albicocche – pesche – uva da tavola – susine fresche – tartufi – funghi freschi – gamberi e granchi – ostriche ed altri frutti di mare commestibili – aragoste – pesci vivi – pesci morti freschi – ghiaccio.**

5° I colli componenti i trasporti da inoltrarsi coi treni diretti ed accelerati non debbono, di regola, superare i 50 kg. ciascuno. Si fa tuttavia eccezione per le seguenti cose:

a) ghiaccio (non oltre però i 75 kg.);

b) grossi pesci (tonni-spada, ecc.) purchè imballati in modo da renderli facilmente maneggevoli;

c) bestiame macellato, intiero od in quarti, quando la suddivisione per ridurre il peso di ciascun collo al limite massimo di 50 kg. possa deprezzare la merce).

In altri casi particolari (come per trasporti di macchine o parti di macchine e di altri colli indivisibili) necessita autorizzazione speciale (v. punto 8°).

6° Tutti i trasporti di cui alle presenti norme debbono sempre aver luogo con l'applicazione delle sovratasse d'acceleramento prescritte dall'art. 75 delle *Condizioni e Tariffe*.

II°

7° Quando venga richiesto l'inoltro di merci con treni diretti od accelerati con qualche deroga alle norme qui esposte o alle condizioni di tariffa, i Capi stazione o gestione devono invitare le parti interessate a rivolgersi alla Divisione Movimento e Traffico o Delegazione Esercizio, nella cui giurisdizione si trova la stazione dalla quale si debbono iniziare i trasporti.

8° La Divisione o Delegazione che riceve la domanda, quando si tratta di trasporti da effettuarsi su linee di non più di due compatimenti (il proprio ed uno dei finitimi), e senza deroga a disposizioni di tariffa, potrà, a suo giudizio, autorizzare senz'altro la concessione. Quando invece o si debba derogare da disposizioni di tariffa, ovvero si tratti di trasporti interessanti linee di più di due compartimenti, la Divisione o delegazione, cui è diretta la domanda della parte, prenderà opportuni accordi con le consorelle interessate e poi avvanzerà concreta proposta in merito al Servizio Movimento e Traffico; la concessione potrà avere effetto soltanto dopo che questo ne avrà dato approvazione.

9° Per le concessioni di cui al precedente punto 8°, tanto se accordate direttamente dalla Divisione o Delegazione quanto se autorizzate a seguito di approvazione del Servisio Movimento e Traffico, occorre che la Ditta concessionaria firmi il prescritto atto d'obbligo (mod. M-532*b*) se la concessione riveste carattere continuativo o periodico.

10° La Divisione o Delegazione nel ricevere le domande di cui al punto 8°, allo scopo di non aggravare eccessivamente i treni diretti od accelerati, esaminerà se l'inoltro possa essere utilmente effettuato con gli itinerari della g. v. ordinaria, nel qual caso inviterà i richiedenti ad avvalersi di essi.

11° Per le linee servite da treni merci accelerati, di cui al foglio XII dell'orario murale, l'inoltro dei trasporti paganti sorpassa del 25 % previsti in questo capo II°, deve di massima avvenire a mezzo dei treni stessi.

III°

12° L'inoltro dei trasporti a g. v. con l'acceleramento, di cui trattano le presenti norme può a richiesta degli speditori, effettuarsi per una via anormale più lunga per opportunità di coincidenze, applicando peraltro le tasse e le sopratasse in base al percorso effettivo e semprechè le esigenze del servizio consentano tale istradamento anormale.

13° E' obbligo assoluto delle Stazioni e Gestioni che accettano i trasporti con acceleramento di applicare, tanto sui colli che sulle relative lettere di vettura, le speciali etichette istituite pei trasporti stessi.

Queste etichette sono:

- M-280 (triangolare rossa) da applicarsi sui colli da trasportarsi con treni diretti;
- M-281 (triangolare verde) da applicarsi sui colli da trasportarsi con treni accelerati;
- M-294 (striscia rossa) da applicarsi all'esterno della lettera di vettura dei trasporti con treno diretto;
- M-295 (striscia verde) da applicarsi all'esterno della lettera di vettura dei trasporti con treno accelerato.

14° In tutte le citate etichette deve essere sempre apposto il timbro ad umido lineare col nome della stazione d'origine del trasporto, semprechè tale nome non sia già stampato sulle etichette stesse.

15° Pei trasporti di cui al punto 2° è obbligo dello speditore di indicare nell'interno della lettera di vettura gli estremi dell'autorizzazione a lui accordata.

B – Trasporti a carro completo.

Norme generali.

1° Le Divisioni Movimento e Traffico e le Delegazioni Esercizio hanno facoltà di provvedere direttamente a dar corso alle richieste di trasporti *eventuali* a carro completo, o da considerarsi tali, con treni diretti od accelerati, previo pagamento delle prescritte sopratasse, quando tali trasporti interessino solo le linee di non più di due compartimenti (il proprio ed uno dei finitimi).

2° Le Divisioni e Delegazioni stesse hanno anche facoltà di autorizzare i trasporti a carro completo, o da considerarsi tali, pure se interessino linee di più di due compartimenti, quando si tratti di: *feretri - cavalli da corsa - pesce fresco - carni macellate fresce - primizie in genere di ortaglie e frutta - bestiame da riproduzione - vacche lattifere e bestiame lattante*, da spedirsi peraltro con soli treni acce-

lerati e beninteso quando i trasporti stessi non rivestano carattere continuativo.

In tutti gli altri casi occorre il nulla osta del Servizio Movimento e Traffico, eccezione fatta pel solo caso previsto al punto 7°.

3° Pel carico dei carri da trasportarsi coi treni diretti o accelerati sono da osservarsi le norme stabilite dall'Ordine di Servizio N. 1-1921, punto E.

4° Le stazioni, ricevendo domanda di inoltro di carri completi, o da considerarsi tali, con treni diretti od accelerati, ne daranno immediata comunicazione alla propria Divisione Movimento e Traffico o Delegazione Esercizio.

5° Le Divisioni o Delegazioni, pei casi di loro competenza (punti 1° e 2°), accorderanno o meno l'inoltro coi treni richiesti, tenuto conto della loro prestazione disponibile e del loro andamento e prendendo accordi, ove occorra, con le consorelle interessate.

6° Pei trasporti a carro completo, paganti sovratassa del 25 %, da effettuarsi in tutto od in parte su linee servite da treni merci accelerati (foglio XII dell'orario murale) si dovranno di massima utilizzare solo questi treni, eccezione fatta pei feretri ed i cavalli da corsa.

7° Le Divisioni o Delegazioni oltre che nei casi previsti ai punti 1° e 2° hanno facoltà di autorizzare direttamente i trasporti a carro completo, o da considerarsi tali, anche se interessanti le linee di più di due compartimenti, quando essi vengano effettuati per l'intero loro percorso coi treni merci accelerati, di cui al precedente punto 6°.

8° Si dovrà sempre evitare di concedere l'inoltro di carri con treni diretti o accelerati da e per stazioni in cui tali treni non abbiamo fermate sufficienti per le relative manovre.

9° Di massima l'inoltro di carri completi, o da considerarsi tali, con treni diretti, sarà concesso soltanto pei trasporti di *feretri - fiori freschi - carne fresca macellata - latte fresco - pesce morto fresco* (non in carri frigoriferi) - *ghiaccio - derrate deperibilissime - cavalli da corsa.*

10° Si rammenta che il bestiame vivo, in genere, a carro completo è ammesso solo nei treni accelerati, eccezione fatta pei cavalli che possono viaggiare anche coi treni diretti, purchè peraltro siano caricati in carro scuderia.

11° Quando si tratti di trasporti a carro completo, o da considerarsi tali, da inoltrarsi con treni diretti o accelerati che rivestano carattere *continuativo* o *periodico*, la Divisione o Delegazione che riceve la domanda, previi gli opportuni accordi, se del caso, con le altre Divisioni e Delegazioni interessate avanzerà sempre opportuna concreta proposta al Servizio Movimento e Traffico, e dopo avutane da questo l'approvazione, provvederà alla stipulazione del prescritto atto d'obbligo (mod. M-532 o M-532*a*). Solo dopo che la Ditta richiedente avrà firmato tale atto d'obbligo potrà farsi luogo alla concessione.

12° Nel ricevere richieste di inoltro con treni accelerati o diretti di carri completi, o da considerarsi tali, per trasporti *isolati*, le Divisioni Movimento e Traffico e Delegazioni Esercizio dovranno accertarsi, caso per caso, che si tratti di trasporti veramente *eventuali*, i quali non siano quindi ripetuti, nè abbiano poi a ripetersi a brevi intervalli, ma siano invece assolutamente non prevedibili con sufficiente anticipazione tanto da non permettere la stipulazione del regolare *atto d'obbligo*, e ciò per evitare che si venga meno alla massima per cui l'Amministrazione ha ritenuto opportuno di garantirsi con le clausole dell'atto stesso.

13. In tutti i casi di autorizzazioni per l'inoltro di carri completi con treni diretti o accelerati concesse per una sola volta, e quindi non regolate dall'atto d'obbligo di cui al precedente punto 11°, i Capi stazione o gestione dovranno sempre far firmare dallo speditore una dichiarazione con la quale questo esoneri l'Amministrazione da qualsiasi responsabilità nel caso che i trasporti, per esigenze di servizio o per qualsiasi motivo, non possano effettuarsi in partenza col treno diretto o accelerato richiesto e non possano proseguire dai successivi transiti coi treni diretti o accelerati immediatamente coincidenti. Tale dichiarazione deve essere scritta sulla parte esterna della lettera di vettura che scorta il trasporto, al quadro *Osservazioni* e deve portare la firma ben leggibile dello speditore o di chi per esso ha firmato gli altri quadri della lettera di vettura stessa.

Circolare N. 3V

Veicoli da inoltrare vuoti nelle Officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in Officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nel l'elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della rete alle ore 17 del giorno 19 c. m., estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso tra quelli indicati viene rintracciato, se esso è vuoto la stazione vi applicherà da ambo i lati l'etichetta Mod. M.-263-m di cui l'Ordine di servizio n. 38-1915, scrivendo a mano, nell'apposito spazio il motivo per cui il veicolo viene destinato all'Officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in Officina scortato da Mod. M-130.

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta di cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in Officina, scortandolo con Mod. M-130.

Di massima i veicoli rintracciati in Continente dovranno essere inviati alla più prossima Officina del Materiale Rotabile o del Materiale Mobile del Continente stesso e quelli rintracciati in Sicilia alla più prossima Officina del Materiale Rotabile o del Materiale mobile dell'Isola.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno essere tolte o

coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno essere tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione, quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

La stazione che etichetta il veicolo, darà notizia dell'invio alle Officine: per i carri, alla propria Delegazione Veicoli ed al Circolo di ripartizione; per le carozze ed i bagagliai, alla Delegazione Veicoli ed al Riparto Circolazione Veicoli.

Ogni negligenza, omissione od erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutti o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da inoltrare nelle Officine per visita scadenza del periodo di garanzia.

CARROZZE.

CR
BIz 28593

CR
CIz 44092 — 44212 — 44218 — 44332 — 44333 — 44334 — 44335
44336 — 44337.

BAGAGLIAI.

CR
DI 87624.

CARRI.

F 130645 — 130660 — 130672 — 130681 — 131215 — 131415 —
131427 — 131495 — 131604 — 131857 — 131869 — 188292 —
188299 — 188410 — 188422.

Ltm 443969 — 443981 — 443993 — 443997 — 443101.

Poz 695004 — 695210 — 695218 — 695229 — 695645 — 695668.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 9, 11, 40, 41, 42 e 45.

Il Direttore Generale
ALZONA.

SENTENZA

Amnistia disciplinare - Effetti riguardo ad altre mancanze non amnistiate - Apprezzamenti dell'Amministrazione intorno alla natura ed entità dei fatti soggetti a sanzioni disciplinari - Insindacabilità - Rapporti fra il procedimento disciplinare e il giudizio penale.

L'estinzione dell'azione disciplinare per effetto dell'amnistia non può distruggere nella loro materialità i fatti accertati, nè cancellarne la portata morale; perciò tali fatti possono essere tenuti presenti dall'Amministrazione nell'esercizio delle sue facoltà discrezionali, anche quando si tratti di usare maggiore o minore indulgenza nella punizione di altre mancanze non previste dall'amnistia.

Gli apprezzamenti dell'Amministrazione intorno alla natura ed entità dei fatti i quali abbiano dato luogo ad un provvedimento disciplinare sfuggono al sindacato di legittimità.

L'Amministrazione è vincolata dal giudicato penale solo per quanto riguarda la esistenza degli elementi di fatto, non per quanto concerne la configurazione giuridica che l'autorità giudiziaria abbia ravvisato nei medesimi ed il loro apprezzamento agli effetti disciplinari.

CONSIGLIO DI STATO. — IV Sezione - 12, 29 dicembre 1922 — Muscolino dott. Antonio c. Ferrovie dello Stato — *Pres.* Fucini - *Est.* Ambrosino).

(*Omissis*).

Considerato come la « deliberazione punitiva » presa dal Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie in adunanza 25 maggio 1921 è così motivata:

« Il Muscolino dal settembre 1917 all'aprile 1918 oltre a commettere mancanze minori, omise di addebitarsi per varie spedi-

zioni di legna effettuate sotto altri nomi le tasse di sosta, per lo ammontare di L. 3626,25.

L'art. 190 del Regolamento 13 agosto 1917, n. 1393 sul personale delle ferrovie dello Stato, dispone che ai colpevoli di più mancanze, istruite e giudicate con unico procedimento, si applica la sanzione disciplinare comminata per la mancanza più grave ».

La destituzione risulta nel caso concreto applicata (in base alla lettera *d*) dell'art. 188 regolamento succitato), avuto riguardo alla mancanza più grave e poichè, per le altre niuna sanzione disciplinare fu inflitta, non sussiste violazione dell'art. 190.

Il Muscolino obbietta che le « minori mancanze » essendo state condonate col decreto 2 settembre 1919, n. 1504, illegittimamente ne avrebbe fatto cenno prima il Consiglio di disciplina (nella sua propsta) e poscia il Consiglio di amministrazione, nell'anzidetto suo deliberato.

Non si può escludere — a dire del ricorrente — che il cumulo delle colpe abbia impedito, al Consiglio di amministrazione, di valersi della facoltà concessagli dall'art. 195 del regolamento cioè: « di applicare una punizione di grado inferiore a quella pre« vista per la mancanza omessa ».

In proposito questo Collegio, deve premettere come non sia in modo certo dimostrato che le « minori mancanze, delle quali si tratta, fossero tutte interamente condonate pér effetto della sopravvenuta amnistia ».

D'altro lato, la difesa delle Ferrovie oppone essere una mera ipotesi quella che il Consiglio di amministrazione non abbia fatto uso, nel caso concreto, della sua facoltà discrezionale, a causa del l'accenno in parola.

Pur volendosi tuttavia ammettere che la ipotesi rispondesse alla realtà questo Collegio osserva che l'estinzione dell'« azione disciplinare non poteva distruggere, nella loro materialità, i fatti accertati dalla inchiesta amministrativa nei confronti del Muscolino, nè cancellarne la portata morale, quando il Consiglio di amministrazione ebbe a giudicare sull'operato del funzionario.

Inoltre non è da trascurare la circostanza messa in rilievo dalla difesa delle Ferrovie, che il motivo di gravame proposto davanti la Sezione ear stato prospettato dal Muscolino nel reclamo gerarchico. Ma il Consiglio di amministrazione, chiamato una se-

conda volta a pronunziarsi, riesaminati gli atti e nonostante la richiesta di un « provvedimento di indulgenza nei sensi dell'articolo 195 » respinse tale domande.

Infatti nella nuova deliberazione 1° dicembre 1921 il Consiglio di amministrazione dichiarò che il « reclamo nulla conteneva che « valesse ad infirmare la sussistenza della *gravissima mancanza* « o comunque potesse indurre a ritornare sul provvedimento de- « liberato ».

Ciò stante si rende manifesto che il Consiglio tenendo ferma la pena della destituzione, senza concedere attenuanti si riferì ad *una sola mancanza* e che d'altro canto per le cose anzidette, gli elementi sottoposti al suo esame non erano viziati da illegittimità.

Cade per conseguenza il primo motivo di ricorso.

Considerato che nel secondo motivo, si assume non esservi stata « frode scientemente deliberata » nei fatti addebitati al Muscolino, onde non sarebbesi potuto applicare la pena della destituzione, ai sensi dell'art. 188, lett. *d*) del regolamento sul personale.

Chiaro è come siffatto mezzo di impugnativa involgerebbe indagini di merito mentre questa Sezione ha costantemente affermato che gli apprezzamenti dell'Amministrazione intorno alla natura ed entità dei fatti i quali abbiano dato luogo ad un provvedimento disciplinare sfuggono al sindacato di legittimità.

Il Muscolino adduce, sotto profilo dell'eccesso di potere, che negli addebiti mossigli, il Tribunale penale, con sua sentenza 12 maggio 1920, ebbe ad escludere la *frode ed i raggiri* (nella omessa funzione delle tasse di sosta) di guisa che nella specie, mancherebbero gli estremi previsti dall'art. 18, lett. *d*) su mentovato.

A prescindere da ogni altra considerazione, l'assunto nei limiti in cui può formare oggetto di esame in questa sede, comparisce inattendibile.

Per vero, vi sono fatti i quali, pur non avendo le caratteristiche del *reato* così da non essere colpiti dal magistrato penale, non di meno sotto l'aspetto amministrativo, costituiscono inescusabili irregolarità e gravissime mancanze disciplinari, per modo da essere passibili delle più gravi sanzioni.

Considerato che eziandio nel terzo motivo il ricorrente si duole

perchè il provvedimento punitivo contrasta con il giudicato penale, dove questo avrebbe affermato la inesistenza di alcuni fatti (le soste dei carri, maturate anzichè nella stazione ferroviaria nel raccordo delle tranvie).

Oppone la difesa delle Ferrovie (il Muscolino per altro lo contesta nella memoria aggiuntiva da ultimo presentata) che su questo punto l'Amministrazione si uniformerà alla sentenza del Tribunale e per i fatti suindicati il funzionario non sarebbe stato punito.

Se non che, vero è bensì essersi dal Magistrato penale escluso (come il ricorrente avverte) che la mancata percezione delle tasse di sosta fosse da attribuire *a false registrazioni* o si fosse operata *con raggiri.*

Ma, ancora è da ripetere che la sentenza, pur assolvendo il Muscolino per *inesistenza di reato;* non potè distruggere, nella esistenza materiale, i fatti che (già si è detto più sopra) vennero accertati dall'inchiesta eseguita dall'Amministrazione.

Coerentemente quindi, alla costante giurisprudenza e data la indipendenza del procedimento penale da quello disciplinare, non può dalla Sezione censurarsi la deliberazione dell'amministrazione, laddove anche, nella ipotesi dal ricorrente prospettata avesse apprezzato più rigorsamente il fatto ascritto al funzionario.

Considerato che devesi pertanto venire al rigetto del ricorso, ecc. ecc.

ANNO XVI - N. 7

15 FEBBRAIO 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

—

(3691) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Errata-corrige.

Circolare n. 4 - Bollettino n. 4 25-1-923.

Il secondo capoverso del punto 4° della predetta circolare deve correggersi come segue:

« 5° Se la giornata festiva cade al 5, 10, 15, 20, 25 o ultimo del mese i Circoli di ripartizione dovranno riepilogare *i dati della rimanenza del materiale del giorno successivo*, nel rapporto Mod. M-179 di detto giorno ».

REGIO DECRETO 18 *gennaio* 1923, *n.* 161, *relativo al trasporto, sulle ferrovie dello Stato, di valute metalliche* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

In forza dei poteri conferiti al Governo del Re dalla legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per le finanze, di concerto col Ministro segretario di Stato pei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Le ferrovie dello Stato effettueranno in franchigia tutte le spedizioni di fondi dell'Erario, compresi quelli in valuta metallica e i recipienti vuoti da restituire alle tesorerie mittenti contro compenso annuale « a forfait » di lire centocinquantamila da imputare al capitolo 76 del bilancio passivo del tesoro per l'esercizio 1922-923 e sui corrispondenti capitoli dei successivi esercizi.

Con decreto del Ministro delle finanze, di concerto con quello dei lavori pubblici verrà modificato detto compenso in relazione alle modificazioni che subiranno le tariffe ferroviarie.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 18 gennaio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — DE STEFANI — CARNAZZA.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 8 febbraio 1923, n. 32.

REGIO DECRETO 1° *febbraio 1923, n. 200, recante disposizioni complementari sulle attribuzioni del commissario straordinario per le Ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Vista la legge 3 dicembre 1922, n. 1601, che delega al Governo del Re i pieni poteri;

Visto il Regio decreto 31 dicembre 1922, n. 1681, che scioglie il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato affidandone temporaneamente le funzioni ad un commissario straordinario;

Sulla proposta del Nostro presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con i Ministri dei Lavori Pubblici, dell'industria e commercio e delle finanze;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamao decretato e decretiamo:

Art. 1.

All'art. 2 del R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1681, è aggiunto il comma seguente:

« Lo stesso commissario straordinario provvede alla esecuzione delle disposizioni che verranno emanate in applicazione dell'art. 1 della legge 3 dicembre 1922, n. 1601, per quanto riguarda l'azienda delle ferrovie dello Stato ».

Art. 2.

Il presente decreto entra in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 10 febbraio 1923, n. 34.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 1° febbraio 1923.

VITTORIO EMANUELE

MUSSOLINI - CARNAZZA - TEOFILO ROSSI - DE STEFANI.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

Comunicati.

AGENTI REVOCATI, DESTITUITI O LICENZIATI perchè condannati per delitti contro la proprietà

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
RABESCATI Francesco	Manovale avventizio sistemabile	Condannato ad otto mesi e diciannove giorni di reclusione per tentato furto di burro, commesso nella notte sul 26 luglio 1921 nella stazione di Parma. (Sentenza 20 ottobre 1921 della Corte d'appello di Parma).
SAVINI Giovanni (196700)	Frenatore in prova	Condannato a sei mesi e venti giorni di reclusione per furto di tavole, commesso il 5 gennaio 1922 sul treno 9147 in marcia fra Ravenna e Rimini. (Sentenza 14 febbraio 1922 del Tribunale di Forlì).
GATTI Michele (138394)	Sottocapo	Condannato a sei mesi di reclusione per furto di bobine di filo speciale di nikel e cromo; commesso nell'agosto 1920 alla stazione di Torino P. S. (Sentenza 8 marzo 1922 della Corte d'appello di Torino).
OBERTO TARENA Domenico (159719)	Custode	Condannato a tre mesi di reclusione per tentato furto di pezzi di bronzo, commesso nell'Officina di Torino l'11 settembre 1922. (Sentenza 17 novembre 1922 della Pretura di Torino).
COCODRILLI Ambrogio (88203)	Deviatore	Condannato ad un mese e quindici giorni di reclusione per furto di carbone, commesso alla stazione di Ronco Scrivia il 25 agosto 1921. Sentenza 15 ottobre 1921 del Tribunale di Genova).
MARIANI Italo	Frenatore avventizio sistemabile	Condannato ad un anno e due mesi di reclusione per furto di grano, commesso alla stazione di Loreto nella notte dal 22 al 23 dicembre 1921. (Sentenza 5 aprile 1922 del Tribunale di Ancona).

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
BENASCIUTI Luigi (158500) PAGINATI Oreste TREVISI Vittorio	Deviatore Manovale avventizio sistemabile Manovale avventizio sistemabile	Condannati: il Benasciuti a quattro mesi di reclusione; il Paginati a tre mesi e quindici giorni, ed il Trevisi a dieci mesi e quindici giorni della stessa pena, per furto di carbone e legna, commesso alla stazione di Bologna il 28 novembre 1919. (Sentenza 8 aprile 1921 del Tribunale di Bologna).
PECOLLO Giuseppe (72034)	Guardiano	Condannato a quattro mesi e venticinque giorni di reclusione, per furto di legname, commesso dai primi del 1919 al 26 febbraio 1920 in danno di Riverdito Pietro, nonchè per furto di bozzoli commesso nel giugno 1917 in Merana, in danno di Gaspare Barbitta. (Sentenza 24 gennaio 1921 del Tribunale di Acqui).
RUSSO Girolamo (242801)	Manovale in prova	Condannato a tre mesi e dieci giorni di reclusione per furto di un binocolo, commesso in Morano il 4 marzo 1920, in danno di Scolia Gennaro. (Sentenza 13 giugno 1922 della Corte d'appello di Napoli).
PECORI Carlo (207664)	Manovale in prova	Condannato ad un anno di reclusione per furto di fazzoletti, commesso nella notte dal 29 al 30 novembre 1920, alla stazione di Firenze C. M. (Sentenza 8 dicembre 1921 della Corte d'appello di Firenze).
GALLI Giuseppe (206407) ZANI Pietro (209338)	Manovale in prova Manovale in prova	Condannati: il Galli a mesi sette e lo Zani a mesi quattordici e giorni quindici di reclusione; il primo per furto di merci commesso nella notte dal 5 al 6 marzo 1921 nella stazione di Rovato, ed il secondo per complicità non necessaria nel furto medesimo. (Sentenza 28 novembre 1921 della Corte d'appello di Brescia).

Programma per gli esami di abilitazione al servizio del telegrafo.

ESPERIMENTO PRATICO

TRASMISSIONE E RICEVIMENTO DEI TELEGRAMMI.

ESAME ORALE.

Descrizione della pila a solfato di rame (tipo Callaud) ed a perossido di manganese (tipo Leclanché) - Loro montatura e manutenzione.

Apparecchi costituenti il gruppo Morse.

Regolazione della macchina scrivente.

Schema delle comunicazioni di un ufficio intermedio e finale (circuiti tanto a semplice filo come a doppio filo).

Diverse posizioni delle spine del commutatore di un ufficio intermedio e finale e loro scopo (circuiti tanto a semplice filo come a doppio filo).

Disposizioni da prendersi in caso di guasti sui circuiti telegrafici, dando ragione nel modo di riconoscere e di localizzare i guasti stessi (circuiti tanto a semplice filo come a doppio filo).

Istruzione per il servizio del telegrafo.

Quadro dei circuiti telegrafici e telefonici del Compartimento.

Tabella degli indirizzi convenzionali.

Tabella formule dei telegrammi di movimento, con particolare attenzione al nota bene in calce alla tabella stessa.

Quadro per la diramazione dei telegrammi circolari di servizio in partenza dalla Sede del Compartimento per le stazioni e fermate dipendenti.

Norme principali sul servizio dei telegrammi privati e di Stato. (Vedi Guida Amministrativa pel servizio dei telegrammi pubblicata a cura del Ministero delle Poste e dei Telegrafi).

Indicatore dei servizi elettrici (Telegrafo e Telefoni. Anno 1920).

Tariffa per la tassazione dei telegrammi interni ed internazionali.

Ordine di servizio N. 20.

Assunzione all'esercizio dei Magazzini Generali di Fiume.

Con riferimento all'Ordine di Servizio n. 147, pubblicato nel *Bollettino ufficiale* n. 42 del 20 ottobre 1921, si avverte che a cominciare dal 1° gennaio 1923, le Ferrovie dello Stato hanno assunto anche l'esercizio dei Magazzini Generali di Fiume.

La gestione dei Magazzini Generali sarà tenuta separata da quella ferroviaria.

Con prossima pubblicazione verranno impartite le particolari disposizioni da osservarsi per il nuovo servizio di cui trattasi.

Circolare N. 11.

Ritenuta diretta delle imposizioni fiscali sui pagamenti fatti dalla Amministrazione delle F. S.

In ordine ai RR. DD. 16 e 21 dicembre 1922, n. 1660 e 1661, pubblicati nel *Bollettino ufficiale* n. 1 del 4 gennaio c. a., avendo molti uffici domandato schiarimenti circa l'applicazione della ritenuta diretta delle imposizioni fiscali (imposta di R. M. in categoria D. 8.65 %, addizionale 15 % sull'intero importo dell'imposta di R. M. e contributo di guerra del 0.375 %), specialmente in quanto riguarda i pagamenti che si fanno a terzi, si danno colla presente i chiarimenti opportuni.

In base all'art. 1 del R. D. 16 dicembre 1922, n. 1660, a partire dal 1° gennaio 1923, sono da assoggettarsi alle predette ritenute i compensi, le eventuali indennità di trasferta e le gratificazioni che, per prestazioni straordinarie, si dovessero corrispondere ai sottufficiali della R. guardia di finanza o di P. S. od ai graduati

del corpo degli agenti di custodia equiparati a sottufficiali, che prima ne erano esenti.

In base al successivo articolo 2 dello stesso decreto sono da assoggettarsi alle stesse ritenute anche le competenze accessorie ferroviarie che si corrispondono ai militari (senza distinzione di grado) che prestano servizio sulle linee di Torino-Chivasso-Aosta e di Bolzano-Merano-Mals, alla stregua di quanto si pratica per le competenze accessorie corrisposte al personale ferroviario per effetto dell'art. 4 dello stesso decreto che abroga com'è noto, a decorrere dal 1° gennaio 1923, il disposto del 3° comma dell'art. 19 della legge 22 aprile 1905, n. 137.

Per l'art. 3 del precitato decreto sono soggetti alle ritenute dirette di cui si tratta tutti gli onorari ed i compensi che si corrispondono ad avvocati, a medici ausiliari o liberi professionisti e a periti; i compensi; le indennità di missione; le gratificazioni e i sussidi che eventualmente si corrispondano a funzionari od agenti d altre amministrazioni pubbliche, ad ex agenti ferroviari od alle loro famiglie; nonchè l'importo integrale degli assegni corrisposti agli assuntori delle stazioni e delle fermate che, per il passato venivano denunciati al fisco per la tassazione a ruolo.

Si ricorda altresì, ad abbondanza, che i pagamenti dovuti ad impiegati di ruolo delle altre amministrazioni statali sono pure da decurtarsi, prima di assoggettarli alle ritenute fiscali, del 2 % a favore della Cassa depositi e prestiti, *sub)* Opera di previdenza, da portarsi a credito del conto 120 partitario 313.

L'art. 3 del R. D. 16 dicembre 1922, n. 1660 non è di carattere innovativo, ma semplicemente interpretativo e rimette nel suo pieno vigore nei riguardi di persone non appartenenti all'amministrazione (ad esempio: verificatori metrici, medici ausiliari, periti, personale di P. S., ecc. ecc.) l'art. 3 della legge 22 luglio 1894, n. 339 che prescrive la ritenuta diretta dell'imposta di ricchezza mobile sulle retribuzioni, sugli assegni fissi, sui soprassoldi, sulle indennità, sulle diarie, sui compensi per prestazioni ordinarie o straordinarie o per servizi fissi od eventuali, permanenti o transitori, sulle gratificazioni, sui sussidi, costituenti reddito che in passato o era già soggetto a ritenuta diretta o veniva denunciato al fisco per la tassazione a ruolo in categoria *C*.

Pertanto, non sono soggetti alla ritenuta diretta delle impo-

sizioni fiscali predette tutti gli altri pagamenti che si effettuano ad imprenditori a fornitori od a concessionari che in base a contratti od a semplici ordinazioni forniscono materiali, o prestazioni manuali, con attrezzi e personale proprio, od eseguono lavori o riparazioni; spettando al fisco di tassare il loro reddito industriale o commerciale imponibile, mediante ruolo compilato dalle Agenzie delle imposte interessate, alle quali si dovranno fornire gli elementi che all'uopo venissero richiesti.

Rispondendo quindi ai vari quesiti, si conferma che sono esenti da ritenute fiscali i pagamenti dovuti per affitti di locali e di terreni, per fornitura di gaz, di energia elettrica o di acqua, nonchè i compensi dovuti:

— alle cooperative di facchini porta bagagli;
— alle cooperative di facchinaggio merci dei porti;
— agli assuntori di facchinaggio merci;
— agli accudienti ai dormitori del personale viaggiante;
— alle imprese cui è affidata la lavatura dei carri;
— alle imprese assuntrici dei servizi di manovra;
— alle cooperative che raccolgono la carbonella, ecc.

***

Per l'art. 4 del surriferito decreto n. 1660, sono soggette alla ritenuta diretta delle imposizioni fiscali tutte le competenze accessorie, i soprassoldi, i premi, le gratificazioni, i sussidi e le indennità (ivi comprese quelle di trasferta, di trasloco e di buonuscita sia a carico dell'esercizio che a carico dell'opera di previdenza) che si corrispondono al personale.

Sono esenti dall'imposta di R. M. le sole indennità di buonuscita, a carico dell'Opera di previdenza che si corrispondono ad agenti esonerati dal servizio entro l'anno 1922, ancorchè vengano pagate nell'anno corrente, ma devono sottostare al detto gravame quelle riferibili ad agenti esonerati dal 1° gennaio 1923 in avanti.

Sono del pari esenti dalle imposizioni fiscali le competenze accessorie maturatesi entro il 31 dicembre 1922, quantunque vengano pagate posteriormente, nonchè i rimborsi di spesa contemplati dagli articoli 41, 47 e 202 delle D. C. A.; i rimborsi relativi al fondo di garanzia cessioni, ed a quello per massa vestiario, perchè formano parte di stipendio già tassato; i rimborsi delle spese per

medicinali consentiti dalle norme in vigore, ed i rimborsi parziali e totali autorizzati dell'importo di biglietti non goduti, nonchè quelli per spese funerarie.

Per contro non sono esenti i rimborsi delle ritenute per fondo pensioni e per opera di previdenza perchè sono parti di stipendio a suo tempo non tassate.

***

Per effetto dell'art. 1 del R. D. 21 dicembre 1922, n. 1661, dal 1° gennaio 1923 anche i salari, le mercedi, i compensi di qualsiasi specie ed a qualsiasi titolo dovuti agli operai degli stabilimenti governativi, sono soggetti alle imposizioni fiscali.

Perciò, anche gli agenti stabili ed in prova che, per essere stati considerati operai fino al 31 dicembre 1922 non fossero stati eventualmente assoggettati alle trattenute per la forma di retribuzione a paga giornaliera, debbono essere tassati alla stregua del rimanente personale.

Le paghe e soprapaghe degli avventizi considerati operai agli effetti fiscali, (gradi 14° e 13° delle nuove tabelle) sono colpite dalla ritenuta diretta del 4 %, da portarsi a credito del partitario f. b. 1374, mentre le eventuali competenze accessorie dei predetti avventizi debbono invece essere assoggettate a tutte le ritenute fiscali stabilite per le stesse competenze corrisposte al personale di ruolo e, come per queste, le ritenute stesse vanno accreditate al partitario fuori bilancio 1373.

***

Sono pure da tassarsi alla medesima stregua del personale delle ferrovie dello Stato, anche gli stipendi e le competenze accessorie del personale stabile e le paghe degli avventizi operai (inquadrati secondo le leggi dell'equo trattamento) delle linee secondarie esercite dallo Stato, come le tridentine Mori-Arco-Riva e Brunico Sand, le Palermo-Corleone e Corleone-S. Carlo nonchè di quello della Navigazione sul lago di Garda, giusta il R. decreto 4 gennaio 1923 e la circolare n. 361 del 12 gennaio 1923 del Ministero delle finanze che abrogando il decreto 7 giugno 1920 del Ministero dei Lavori pubblici, rimette in vigore l'art. 75 del regolamento tipo del 10 marzo 1920 con le annesse tabelle degli stipendi.

Circolare N. 12.

Distribuzione dei nuovi regolamenti e nuove istruzioni di esercizio.

Di mano in mano che vengono pubblicati nuovi regolamenti ed istruzioni di esercizio, ciascun Servizio dovrà stabilire, nel quantitativo strettamente necessario le copie da distribuirsi per ragione di servizio ai dipendenti funzionari ed agenti.

Qualora poi dopo la distribuzione fatta coi criteri di cui sopra venissero richieste altre copie in più delle dette pubblicazioni, i Servizi dovranno addebitarle ai richiedenti ai prezzi che saranno loro comunicati dal Servizio Approvvigionamenti.

Il Direttore Generale
ALZONA.

Anno XVI - N. 8 22 Febbraio 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(4103) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Regio decreto 11 *gennaio* **1923,** *che approva e rende esecutiva la Convenzione stipulata fra l'Amministrazione governativa e la Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde per la liquidazione del riscatto delle linee e tronchi già da essa esercitati* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Viste le leggi 20 giugno 1877, n. 3910 (serie seconda); 14 maggio 1882, n. 792 (serie terza); 1° agosto 1886, n. 4041 (serie terza); ed i Regi decreti 16 febbraio 1893, n. 117 e 22 luglio 1897, n. 373; con cui furono approvate le Convenzioni rispettivamente in data 1° maggio 1877, 3 luglio 1881, 28 luglio 1886, 10 febbraio 1893, nonchè l'atto 19 dicembre 1896, relativi alla concessione e all'esercizio di alcune linee ferroviarie nell'isola di Sardegna in favore della Società anonima « Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde »;

Visto l'atto di diffida notificato addì 20 dicembre 1918, col quale il Governo dichiarò alla Compagnia Reale predetta che intendeva riscattare con decorrenza dal 1° gennaio 1920 tutte le linee e tronchi da essa esercitati;

Vista la legge 7 agosto 1919, n. 1443, con la quale venne ad ogni effetto approvato l'atto medesimo e venne altresì data al Governo ogni opportuna facoltà per l'effettuazione del riscatto dianzi accennato e per l'assunzione dell'esercizio da parte dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Veduti i verbali della Commissione che procedette alle operazioni di consegna delle linee e tronchi predetti all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato. nonchè alla valutazione del materiale mobile e del macchinario e del materiale di esercizio, come altresì alla determinazione delle spese occorrenti per riparare le deficienze delle linee dovute a ritardata o trascurata manutenzione, e quindi addebitabili alla ricordata Compagnia Reale;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 13 febbraio 1923, n. 36.

Vista la Convenzione 10 giugno 1922, n. 99 di repertorio, per la liquidazione del riscatto delle linee e tronchi ferroviari più volte detti;

Ritenuto che tale Convenzione venne debitamente approvata dall'assemblea generale degli azionisti della Compagnia Reale, tenutasi il 12 luglio 1922, onde la medesima è ora definitivamente impegnativa per la Compagnia Reale;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta dei Nostri Ministri segretari di Stato per i lavori pubblici e per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' approvata e resa esecutoria la convenzione 10 giugno 1922, stipulata fra l'Amministrazione governativa e la Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde, per la liquidazione del riscatto delle linee e tronchi già da essa esercitati.

Art. 2.

Con decreti del Nostro Ministro Segretario di Stato per le finanze sarà provveduto alla iscrizione, in apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario in corso, delle somme necessarie per l'effettuazione dei pagamenti stabiliti nella convenzione approvata con l'articolo precedente.

Dato a Roma, addì 11 gennaio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

Mussolini — Carnazza De Stefani.

CONVENZIONE per la liquidazione del riscatto delle linee e tronchi ferroviari già esercitati dalla Compagnia Reale delle ferrovie Sarde.

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

L'anno 1922 addì 10 del mese di giugno in Roma, ed in una sala del Ministero dei lavori pubblici si sono riuniti avanti di me comm. avv. Pio Cerrutti Capo Sezione delegato alla stipulazione dei contratti di questa Amministrazione Centrale e senza l'assistenza dei testimoni avendovi le parti contraenti rinunciato d'accordo con me Capo Sezione giusta le facoltà concesse dal disposto dell'art. 48, della vigente legge notarile in data 16 febbraio 1913, num. 89.

Da una parte.

Sua Eccellenza il Gr. Cr. avvocato Vincenzo RICCIO fu Luigi, Ministro dei lavori pubblici, ed il signor comm. Bartolomeo ENRICI fu Giuseppe, Ispettore Generale del Ministero del tesoro in rappresentanza di S. E. il Ministro del tesoro, giusta delega qui allegata sotto la lettera *a*); per conto dell'Amministrazione dello Stato;

E dall'altra:

Il professore avv. Carlo SEGRÈ di Epaminonda, nato a Firenze e domiciliato a Roma, Consigliere delegato della Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde, autorizzato a stipulare la presente convenzione per conto e nell'interesse di detta compagnia, giusta deliberazione consiliare in data 14 dicembre 1921, qui allegata per estratto autentico sotto la lettera *b*):

PREMESSO:

Che con atto di diffida notificato addì 20 dicembre 1918, il Governo dichiarò alla Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde che intendeva di riscattare, con decorrenza dal 1° gennaio 1920 tutte

le linee ed i tronchi ferroviari da essa tenuti in esercizio in base alle convenzioni 1° maggio 1877, 3 luglio 1881, 28 luglio 1886, 10 febbraio 1893, nonchè all'atto 19 dicembre 1896, rispettivamente approvati con le leggi 20 giugno 1877, n. 3910 (série seconda), 14 maggio 1882, n. 792 (serie terza), 1° agosto 1886, n. 4041 (serie terza) ed ai Regi decreti 16 febbraio 1893, n. 117, e 22 luglio 1897, n. 373;

Che con legge 7 agosto 1919. n. 1443, tale atto di diffida fu ad ogni effetto approvato, e fu data al Governo ogni opportuna facoltà per l'effettuazione del riscatto dianzi accennato e per l'assunzione dell'esercizio da parte dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato;

Che tale assunzione di esercizio è già avvenuta con effetto dal 1° gennaio 1920;

Che ora, a liquidazione completa del riscatto, trattasi di determinare le somme spettanti alla Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde in dipendenza del medesimo;

Tutto ciò premesso, le parti come sopra costituite, da me Capo Sezione personalmente conosciute, convengono e stipulano quanto segue:

Art. 1.

Il corrispettivo di riscatto delle linee e dei tronchi ferroviari già tenuti in esercizio dalla Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde in base alle convenzioni ed all'atto indicati nelle premesse, è determinato nell'annualità di L. 6.500.000 (sei milioni cinquecentomila) da pagarsi pel periodo dalla data di effettuazione del riscatto (1° gennaio 1920) alla scadenza delle concessioni (20 giugno 1976) rinunciando la Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde alla facoltà di chiedere la capitalizzazione dell'annualità medesima e nella somma di L. 536.579 (lire cinquecentotrentaseimilacinquecentosettantanove) da pagarsi in una sola volta.

In conformità degli accertamenti della Commissione che procedette alle operazioni di consegna delle linee e dei tronchi predetti all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, è inoltre stabilito nelle somme rispettivamente di L. 14.647.358,55 (quattordicimilioni seicentoquarantasettemilatrecentocinquantotto e centesi-

mi cinquantacinque) e di Lire 1.686.040,89 (un milione seicentottantaseimilaquaranta e centesimi ottantanove) il valore del materiale mobile e del macchinario e materiale di esercizio da pagare alla Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde, oltre l'importo delle scorte di magazzino e per fornitura disegni da corrispondersi alla medesima Compagnia direttamente dalla Direzione Generale delle ferrovie dello Stato.

Art. 2.

Sull'importo del valore del materiale mobile del macchinario e del materiale d'esercizio di cui al secondo comma dell'articolo precedente saranno trattenute — con valuta 1° gennaio 1920 — L. 2.333.930.53 (duemilionitrecentotrentatremilanovecentotrenta e centesimi cinquantatre) quale ammontare delle spese occorrenti per riparare le deficienze della linea attribuibili a ritardata o trascurata manutenzione.

Art. 3.

Le somme necessarie pel servizio delle obbligazioni della Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde garantite dallo Stato saranno prelevate dalle annualità di cui al primo comma del precedente art. 1, nelle quali debbono intendersi compresi ed assorbiti gli importi delle garanzie attribuiti alla predetta Compagnia giusta gli atti di concessione delle linee.

Il saldo delle annualità sarà pagato al 31 dicembre di ogni anno, salvo per la quota di annualità relativa al 1976, che verrà corrisposta al 20 giugno del medesimo anno, tenuto conto — in detrazione — degli interessi a carico della Compagnia per l'anticipazione del pagamento in confronto della scadenza normale delle annualità, del 31 dicembre.

Art. 4.

Col pagamento delle somme di cui ai precedenti articoli (effettuata la trattenuta di cui al 1° comma dell'art. 2) tanto la Com-

pagnia Reale delle Ferrovie Sarde quanto le Amministrazioni dei lavori pubblici e del tesoro dello Stato si intendono pienamente e definitivamente tacitate di ogni loro rispettivo avere in dipendenza delle concessioni e dell'avvenuto riscatto delle linee e dei tronchi ferroviari in discorso, ed inoltre si intenderanno passati in piena ed assoluta proprietà e possesso dello Stato, con effetto dal 1° gennaio 1920, così tutti i beni costituenti le linee ed i tronchi ferroviari, loro dipendenze ed accessori, ivi compresi il materiale mobile e macchinario e materiale d'esercizio; come altresì i fabbricati e reliquati di terreno considerati quali proprietà della Compagnia nei verbali 7, 8 e 9 giugno e 16 luglio 1920 della Commissione di consegna, poichè il relativo valore è incluso nelle somme di cui al primo comma dell'art. 1.

Rimangono però impregiudicati i diritti delle predette Amministrazione dei lavori pubblici e del tesoro nei riguardi degli oneri sostenuti o da sostenere delle stesse amministrazioni in dipendenza dell'equo trattamento del personale della Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde, approvato col decreto ministreriale 23 aprile 1914.

Art. 5.

La Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde dichiara di garantire allo Stato la piena e assoluta libertà e proprietà delle linee e dei fabbricati, dipendenze ed accessori e dei terreni e reliquati di terreno di cui dianzi, nonchè di assumere a proprio carico ogni e qualsiasi onere potesse derivare allo Stato dall'insufficienza dell'archivio patrimoniale consegnato alla Amministrazione delle ferrovie dello Stato per qualsivoglia diritto, azione o pretese di terzi.

Verificandosi l'eventualità di molestie e conseguenti oneri allo Stato per questioni inerenti agli oggetti di cui al comma precedente, lo Stato stesso avrà facoltà di cautelarsi procedendo senz'altro a congrue trattenute sull'annualità spettante alla Compagnia, giusta l'art. 1.

Art. 6.

Lo Stato assume a proprio carico gli oneri dipendenti dalla applicazione del nuovo equo trattamento al personale della Com-

pagnia Reale delle Ferrovie Sarde per l'anno 1919, in base al Decreto ministeriale 26 dicembre 1919, n. 8677, ed al regolamento-tipo approvato col Decreto ministeriale 10 marzo 1920, n. 3176.

In conseguenza la Compagnia dichiara di rinunciare ad ogni ricorso in proposito, compresi quelli presentati al Consiglio di Stato.

Art. 7.

Per la liquidazione del conto di conguaglio fra le somme spettanti alla Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde in base alla pattuizioni di cui al precedente articolo 1, al netto della trattenuta indicata nel successivo articolo 2, e quelle corrispostele a titolo di provvisionali o di acconti, si applicherà l'interesse reciproco semplice in ragione del 5 per cento lordo annuo e si computeranno i capitali corrispondenti alle provvisionali od agli acconti con valuta al giorno di emissione dei relativi mandati di pagamento.

Art. 8.

La presente convenzione non pregiudica la liquidazione dei conti di dare e di avere fra la Direzione Generale delle ferrovie dello Stato e la Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde, così per effetto dei rapporti tra esse Direzione Generale e Compagnia inerenti all'esercizio fino all'epoca del riscatto delle linee e dei tronchi ferroviari, di cui trattasi, come per effetto della gestione di stralcio assunta dalla predetta Direzione Generale delle ferrovie dello Stato.

Alla liquidazione in parola si provvederà direttamente tra le medesime Direzione Generale delle ferrovie dello Stato e Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde.

Art. 9.

A favore del personale che all'atto del riscatto rimase alla dipendenza della Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde fino a che sia in attività di servizio e non oltre, in ogni caso, il 31 di-

cembre 1929, saranno continuate le concessioni di carte di libera circolazione e di biglietti per un solo viaggio di cui il personale stesso fruiva anteriormente al riscatto, sia sulle linee della Sardegna, sia sulle linee dello Stato a titolo di scambio; e analogamente saranno continuate a favore degli amministratori della Compagnia in carica alla data di effettuazione del riscatto, finchè non scadranno dalla carica e sempre non oltre il 31 dicembre 1929, le concessioni di carte di libera circolazione di cui ciascuno fruiva prima del riscatto.

Art. 10.

La presente convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata dall'assemblea generale degli azionisti della Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde e da parte dello Stato nelle forme di legge.

La Compagnia dovrà inviare entro tre mesi dalla data della presente convenzione, l'estratto in forma autentica della deliberazione dell'assemblea generale degli azionisti di cui al comma precedente.

Art. 11.

La tassa di registrazione del presente atto sarà addossata allo Stato, esclusa la parte relativa alle pattuizioni di cui all'art. 6 che sarà sostenuta dalla Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde.

Tutte le altre spese dello stesso atto saranno a carico della Compagnia predetta.

È richiesto io Capo Sezione Delegato alla stipulazione dei contratti, ho ricevuto e pubblicato il presente atto mediante lettura fattane a chiara ed intelligibile voce alle parti che da me interpellate prima di sottoscriverlo hanno dichiarato essere l'atto stesso conforme alla loro volontà.

Si è omessa la lettura delle inserzioni allegate al presente atto per espressa volontà delle parti le quali hanno dichiarato di averne già presa visione.

Il presente atto consta di quattro fogli di carta bollata, scritti su facciate quattordici e righe otto della quindicesima, da persona di mia fiducia e contiene due inserzioni per foglietti tre dattilografati su facciate quattro.

Il Ministro dei Lavori Pubblici:
VINCENZO RICCIO fu Luigi.

Il rappresentante del Ministro del Tesoro:
BARTOLOMEO ENRICI fu Giuseppe.

Il rappresentante della Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde:
CARLO SEGRÈ fu Epaminonda.

Il Capo Sezione Delegato ai contratti:
PIO CERRUTI.

REGIO DECRETO 28 *gennaio* 1923, *n.* 224 *concernente la proroga del termine del rendiconto consuntivo per l'esercizio* 1921-1922 (1)..

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 3 dicembre 1922, n. 1601, che conferisce al Governo la facoltà di emanare provvedimenti aventi vigore di legge;

Visto il R. Decreto 17 febbraio 1884, n. 2016, che approva il testo unico di legge per l'amministrazione del patrimonio e per la contabilità generale dello Stato;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro segretario di Stato per le Finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 14 gennaio 1923 n. 37.

Art. 1.

Il termine per la presentazione del rendiconto generale consuntivo dell'Amministrazione dello Stato, fissato dall'art. 27 del testo unico di legge 17 febbraio 1884, n. 2016 (serie 3ª), è prorogato, per il rendiconto dell'esercizio finanziario 1921-1922, a tutto il mese di maggio successivo alla chiusura dell'esercizio stesso.

Art. 2.

Entro il 30 novembre 1923 il Governo presenterà un unico rendiconto riassuntivo di tutti i movimenti verificatisi nel patrimonio amministrato dal Ministero della Guerra e delle materie custodite nei magazzini dipendenti dal Ministero stesso nel periodo dal 1° luglio 1914 al 30 giugno 1922.

Il rendiconto consuntivo del patrimonio amministrato dal Ministero della guerra ed i conti dei magazzini e depositi dipendenti dal Ministero stesso relativi all'esercizio 1922-923 saranno resi nel termine stabilito dalla legge sulla base degl'inventari dei beni esistenti al 1° luglio 1922, qualunque siano le risultanze di tali inventari.

Il presente decreto andrà in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 28 gennaio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — DE STEFANI.

Visto, *Il guardasigilli*: OVIGLIO.

Ordine di servizio N. 21.

Estensione di servizio nella stazione di Vaisacco.

(Vedi ordine di servizio n. 29-1919).

La stazione di Valsacco, già ammessa ai trasporti a P. V. a vagone completo per la Società Valsacco per la fabbricazione dello zucchero e per la Società Manifatture Cotoniere Meridionali, col pagamento delle tasse a norma dall'avvertenza *C*) a pag. 5 del prontuario generale delle distanze chilometriche (edizione giugno 1914), senza bisogno di preventiva autorizzazione, viene abilitata, alle stesse condizioni, anche ai trasporti a G. V. a vagone completo, per conto della Società Valsacco predetta.

In conseguenza di quanto sopra, nella colonna 8 a pag. 63 dell'anzidetto Prontuario Generale, di fianco al nome della stazione di Valsacco, si dovrà esporre la lettera *G* col richiamo (16), riportando in calce alla pagina stessa la seguente annotazione:

« (16) Limitatamente ai trasporti à carro completo sia in arrivo che in partenza per conto della Società Valsacco per la fabbricazione dello zucchero, alle condizioni di cui l'avvertenza *C*) a pag. 5, senza bisogno di preventiva autorizzazione ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 8 e 22.

Ordine di servizio N. 22.

Trasporti per conto delle Società Cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

La « Società anonima cooperativa di consumo ferrovieri di Termoli » è ammessa a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e delle

condizioni stabilite dal regolamento di cui l'ordine di servizio n. 167-1911.

Il nome della detta cooperativa deve quindi essere aggiunto nell'allegato *A* al citato regolamento, ristampato con l'ordine di servizio n. 48-1918.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 23.

Istituzione di un nuovo Magazzino materiale per l'elettrificazione a Bologna.

E' stato istituito e col 1° marzo p. v. incomincerà a funzionare a Bologna un nuovo Magazzino che prenderà il nome di « Magazzino materiali per l'Elettrificazione ».

Esso sarà gestito dal Servizio Approvvigionamenti e avrà ordinamento analogo a quello degli altri Magazzini Approvvigionamenti; sarà però da considerarsi come magazzino specializzato per i soli materiali occorrenti per l'elettrificazione delle linee e per la manutenzione delle linee elettrificate.

Nello stesso Magazzino verrà costituita anche una certa scorta di pezzi di ricambio per trolley, a complemento delle analoghe scorte esistenti nei Magazzini Approvvigionamenti di Rivarolo, Torino O. N. e Milano.

Le attribuzioni del nuovo Magazzino saranno pertanto limitate al ricevimento, alla custodia ed alla somministrazione dei materiali suddetti ai soli Uffici di Elettrificazione ed Uffici Costruzioni Elettriche, al Cantiere di Bologna ed agli Uffici del Servizio Materiale e Trazione per i pezzi di ricambio dei trolleys, quando non vi possano provvedere i Magazzini di Rivarolo, Milano e Torino O. N.

Circolare N. 13.

Carri Austriaci, Ungheresi e Germanici.

Ai carri F. S. aventi numero di servizio principiante con zero e di cui la Circolare n. 92-1915, restando essi definitivamente acquisiti all'Italia, vengono regolarizzate tutte le marcature ed iscrizioni sul telaio e sulla cassa, cancellando completamente quelle estere originarie ed applicando quelle in uso pei carri F. S.

In occasione di tale regolarizzazione, ai carri di cui si tratta sarà anche cancellata la scritta « Escluso dal servizio internazionale », di modo che essi verranno a trovarsi nelle stesse condizioni di tutti gli altri carri F. S., con la sola differenza che il loro numero di inscrizione principierà con uno zero.

I carri che risulteranno nelle nuove condizioni di definitiva rimarcatura sopraddette possono essere utilizzati senza alcuna restrizione anche per l'estero, mentre resta sempre vietata l'uscita dal territorio del Regno e l'utilizzazione per trasporti destinati all'estero od a stazioni di transito e di confine anche situate su territorio nazionale, dei carri F. S. con numero di servizio principiante con zero, non ancora definitivamente rimarcati e che perciò conservano la scritta « Escluso dal servizio internazionale » e le originarie indicazioni estere, quantunque barrate.

Per i casi di indebita utilizzazione di questi ultimi carri rimangono in vigore le disposizioni emanate a suo tempo, e le eventuali trasgressioni dovranno quindi ancora essere segnalate all'Ufficio Circolazione Veicoli a Roma per i provvedimenti a carico dei responsabili.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 21 *e* 22.

Circolare N. 14.

Bagnamenti e lordure alle merci caricate in carri coperti e visite ai medesimi.

Nonostante i richiami più volte fatti, continuano ad essere utilizzati carri coperti, aventi guasti all'imperiale o difetti alle pareti ed alle porte od in cattive condizioni di pulizia, per il carico di merci anche di natura delicata e di valore rilevante, che possono facilmente essere danneggiate in seguito a bagnature, o per il contatto con materie imbrattanti, o per l'assorbimento di cattivi odori.

Sono quindi frequenti i casi di avarie che danno luogo a contestazioni ed a vertenze per le quali l'Amministrazione deve, non di rado, corrispondere sensibili indennizi agli aventi diritto.

Ad evitare questi gravi inconvenienti, s'invitano nuovamente tutti gli agenti interessati ad osservare rigorosamente, ciascuno per la parte di propria competenza, le prescrizioni contenute nell'ordine di servizio n. 361-1913 e riportate in estratto nella circolare n. 30-1920, relative alle verifiche da praticarsi ai carri coperti, nonchè tutte le altre disposizioni vigenti in materia, tenendo particolarmente presenti le seguenti avvertenze:

a) prima di eseguire il carico di merci facilmente deteriorabili o di natura delicata (generi alimentari, farine, semolini, coloniali, seta, tessuti, confezioni cappelli, mode, ecc.) le stazioni devono assicurarsi che i carri, oltre a non avere guasti o difetti, si trovino in perfette condizioni di pulizia, con le pareti ed il pavimento asciutti e che non emanino cattivi odori.

Se i carri furono precedentemente adoperati per un trasporto di bestiame o di materie infettanti, non dovranno essere riutilizzati se non dopo essere stati accuratamente puliti, lavati e disinfettati, in modo che non rimanga all'interno ed all'esterno la minima traccia di sudiciume;

b) gli avanzi di animali e le materie infettanti non devono mai essere caricate insieme coi generi alimentari o con altre merci che possano rimanerne danneggiate, ed i colli di tessuti, cappelli, confezioni e di simili merci di riguardo non devono mai trovarsi a contatto con cesti di burro, latticini, pesce e grassi e con damigiane o fusti di olio e di altri liquidi.

I capi stazione e capi gestione dovranno provvedere e sorvegliare che le prescrizioni sopra richiamate vengano debitamente osservate, fornendo al personale interessato le istruzioni di dettaglio che possono tornare opportune nei vari casi.

Verificandosi ulteriori trascuranze al riguardo, le Divisioni movimento e traffico e Delegazioni esercizio dovranno addebitare congrue quote di passività agli agenti responsabili, e ciò indipendentemente dai provvedimenti disciplinari da adottarsi a norma del vigente Regolamento del personale.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 18, 19, 20, 21, 22, 41, 42, 44 *e* 45.

Comunicazioni.

Esclusione dalle gare. — Con disposizione 23 dicembre 1922, n. 54998 dal Ministero per le terre liberate (Commissariato riparazioni danni di guerra di Treviso), è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti con lo Stato la Società Imprese Edilizie stradali Idrauliche (S. I. E. S. J.) con sede in Treviso, Via Manin 9.

Il Direttore Generale
ALZONA.

Errata-corrige.

Bollettino ufficiale n. 7 del 15 febbraio 1923.

Tanto nell'indice quanto a pagina 88 del Bollettino stesso l'intestazione dell'Ordine di servizio n. 20 deve leggersi:

« Assunzione dell'esercizio dei Magazzini generali di Fiume ».

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

PER L'ANNO 1923

Per gli impiegati dell' Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . L. **16.00**

Per i privati, le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti, ed altri enti . . . . » **32.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi dagli agenti anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale. I privati debbono inviare l'importo dell'abbonamento direttamente al Servizio Personale e Affari generali, ufficio 5°, a Roma.

Gli abbonamenti decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta per gli agenti ferroviari direttamente all'abbonato pel tramite dell'ufficio dal quale dipende e per i privati e Amministrazioni ferroviarie in corrispondenza, ecc., all'indirizzo che sarà da essi indicato, a mezzo posta. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e Affari Generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XVI - N. 9

1° MARZO 1923

BOLLETTINO OFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima — Leggi e decreti:

Parte seconda - Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza - Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

Parte quarta — Giurisprudenza ferroviaria:

(*Per memoria*).

(4267) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO-LEGGE 4 *febbraio 1923, n. 271, col quale il giorno 24 maggio è dichiarato festa nazionale* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Veduta la legge 23 giugno 1874, n. 1968;
Veduta la legge 19 giugno 1919, n. 630;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Il giorno 24 maggio è dichiarato festa nazionale ai soli effetti di commemorare e solennizzare la storica ricorrenza della dichiarazione di guerra.

Le manifestazioni commemorative si svolgeranno dopo compiuta la giornata di lavoro.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 4 febbraio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 22 febbraio 1923, n. 44.

REGIO DECRETO 4 *febbraio 1923, n. 273, relativo alla estensione alle nuove Provincie della competenza del servizio legale delle ferrovie dello Stato per il contenzioso ferroviario* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il R. decreto-legge 17 ottobre 1922, n. 1353, per la sistemazione amministrativa delle nuove Provincie;

Vista la legge 3 dicembre 1922, n. 1601; pel conferimento al Governo del Re di pieni poteri pel riordinamento del sistema tributario e della pubblica amministrazione;

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata dai decreti 28 giugno 1912, n. 728, e 13 agosto 1917, n. 1393, e dalla legge 7 aprile 1921, n. 368;

Visti i RR. decreti 31 dicembre 1919, n. 2500, e 5 maggio 1921, n. 653;

Visto il R. decreto 25 novembre 1920, n. 1726;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, di concerto coi ministri dei lavori pubblici e delle finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le disposizioni degli articoli 79, 80 e 81 della legge organica 7 luglio 1907, n. 429, per l'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse all'industria privata, modificata dai decreti 28 giugno 1912, n. 728, e 13 agosto 1917, n. 1393, e dalla legge 7 aprile 1921, n. 368, concernenti il contenzioso ferroviario e le norme esecutive approvate coi Regi decreti 2 luglio 1914, n. 776, e 7 marzo 1918, n. 451, sono pubblicate ed avranno esecuzione, colle modifiche sta-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 21 febbraio 1923, n. 43.

bilite nei seguenti articoli, nei territori annessi all'Italia colle leggi 26 settembre 1920, n. 1322, e 19 dicembre 1920, n. 1778, nel trentesimo giorno dall'entrata in vigore del presente decreto, dalla quale data cesseranno per le Regie avvocature erariali le corrispondenti attribuzioni, loro temporaneamente assegnate coi Regi decreti 31 dicembre 1919, n. 2500, e 5 maggio 1921, n. 653, salva la ultimazione dei procedimenti loro affidati, sino all'esaurimento del grado di giurisdizione in corso.

Art. 2.

Il servizio legale delle ferrovie dello Stato provvederà, nelle nuove provincie, alla difesa dell'Amministrazione ferroviaria, sia diretta che delegata, a mezzo di apposite sedi a Trento e a Trieste, e colle norme vigenti pel suo funzionamento.

Dinanzi alle preture nelle cause per le quali non sia obbligatorio il ministero di un avvocato, l'Amministrazione potrà farsi rappresentare da propri agenti amministrativi, muniti di mandati di procura in forma di documento privato.

Art. 3.

La rappresentanza dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, la competenza dell'autorità giudiziaria e quella delle due nuove sedi del Servizio Legale nelle nuove Provincie, sono regolate colle norme dell'articolo 7 del R. decreto 5 maggio 1921, n. 653, anche a deroga, per le controversie dipendenti dal trasporto, dell'art. 63, delle condizioni e tariffe approvate col R. decreto 12 novembre 1921, n. 1585.

Le petizioni o citazioni, ed in genere le notificazioni giudiziarie nelle cause, contenziose o no, ed in quelle penali, interessanti l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, si devono intimare, a pena di nullità, alla competente sede del servizio legale.

Art. 4.

Per il passaggio degli affari dalle Avvocature erariali alle sedi legali ferroviarie di Trento e Trieste saranno presi in tempo gli op-

portuni accordi fra l'Avvocatura erariale generale e la Direzione generale delle Ferrovie dello Stato.

Ordiniamo che il presente decreto munito dal sigillo dello Stato sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, li 4 febbraio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE STEFANI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 8 *febbraio* 1923, *n.* 319, *recante disposizioni per le assenze causate da malattie, infortuni e pei congedi del personale delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù della delegazione dei poteri conferiti al Governo con la legge del 3 dicembre 1922, n. 1601;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quello delle finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 26 febbraio 1928, n. 47.

Art. 1.

Gli articoli 157 e 218 del regolamento per il personale delle ferrovie dello Stato approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, modificati col decreto Luogotenenziale 15 giugno 1919, n. 913, sono rispettivamente sostituiti dai seguenti:

Art. 157. — Durante le assenze per malattia accertata dai sanitari dell'Amministrazione, e sempre quando i medesimi non la dichiarino dovuta a colpa o sregolatezza, è conservato ai funzionari ed agenti l'intero stipendio entro il limite di 180 giorni, sia per ciascun caso di malattia, sia per più casi complessivamente per ciascun anno, dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Qualora la malattia si prolunghi oltre il predetto limite, il commissario straordinario potrà, concorrendo circostanze speciali, consentire eccezionalmente la conservazione di tutto o di parte dello stipendio, ma in ogni caso non oltre la ulteriore durata di tre mesi.

L'assenza per malattia non costituisce interruzione di servizio.

Durante la malattia il funzionario o l'agente non possono allontanarsi dalla residenza; solo in casi speciali o su parere favorevole del servizio sanitario potranno i superiori autorizzarli a recarsi in altra località previamente indicata.

Al personale avventizio non essendogli dovuta la paga durante le assenze per malattia, non è applicabile il trattamento contemplato dal primo e secondo comma del presente articolo: soltanto è data facoltà all'Amministrazione nei casi di febbri malariche, di accordare fino a metà del salario.

Per i casi di infortunio restano ferme le disposiizoni dell'articolo 218.

Art. 218. — Nei casi di inabilità temporanea, la indennità stabilita dalla legge sugli infortuni è per gli agenti di ruolo integrata con la eventuale differenza tra lo stipendio e il trattamento di legge nei limiti e con le eccezioni previste per i casi di malattia all'art. 157.

La indennità per inabilità temporanea viene dedotta dall'ammontare delle indennità per inabilità permanente per il periodo eccedente 180 giorni.

Agli avventizi, nei casi di infortunio, si applica il trattamento stabilito dalla legge per gli infortuni degli operai sul lavoro, testo unico approvato con R. decreto 31 gennaio 1904, n. 51, modificato con legge 20 marzo 1921, n. 296.

Art. 2.

Il primo comma dell'art. 7 della legge 13 aprile 1911, n. 310, è abrogato.

All'ultimo comma dell'art. 154 del regolamento del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con decreto-legge Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, è sostituito il seguente:

« L'Amministrazione ha facoltà, secondo le speciali esigenze del servizio, di determinare il tempo in cui i congedi debbono essere fruiti, di suddividerne il godimento in vari periodi, di revocarlo o di interromperlo, salvo il diritto di fruirne in altra epoca e, per i congedi chiesti nell'ultimo trimestre dell'anno di rimandarli al primo trimestre dell'anno successivo ».

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 8 febbraio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI - CARNAZZA - DE STEFANI.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

Deliberazione 3 *gennaio* 1923 *del Commissario straordinario che istituisce il Segretariato Generale del Commissariato.*

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO.

Ritenuta la opportunità di utilizzare la speciale preparazione di funzionari dell'Amministrazione, che godano la piena fiducia del Commissario per la collaborazione nello studio di importanti problemi che man mano si presenteranno inerenti alle riforme tecniche da apportare nei vari servizi per perfezionarli e conseguire il desiderato miglioramento dell'Azienda ferroviaria.

Ritenuta la necessità che tali studi vengano coordinati tra loro ed in relazione ai lavori e agli studi che vengono compiuti anche in via normale dagli uffici centrali e periferici dell'Azienda, e la necessità quindi di costituire a tal uopo un Segretariato Generale del Commissariato.

Visto l'art. 2 del Regio decreto 31 dicembre 1922, n. 1681;

DELIBERA:

E' costituito presso il Commissario straordinario, ed alla sua dipendenza diretta ed esclusiva, un Segretariato Generale con l'incarico e le attribuzioni sopradette.

Il sig. Chiarini cav. Angelo, funzionario dell'Amministrazione ferroviaria, è nominato capo del Segretariato Generale predetto.

Dato a Roma, addì 3 gennaio 1922.

Il Commissario straordinario
Torre

Visto: *Il Ministro dei LL. PP.*
Carnazza

Comunicato

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che con deliberazione 21 dicembre 1922, fu destituito, in applicazione degli articoli 189-*a*) e 197 del citato regolamento, il manovale ex gestioni *Setar Giacomo* perchè condannato ad otto giorni di arresto rigoroso per furto in danno della Amministrazione e per omessa denunzia di armi e munizioni.

Ordine di servizio N. 24.

Attivaziono del servizio cumulativo con la linea Affi-Garda della ferrovia Verona-Caprino-Garda.

Dal giorno 1° marzo 1923 il servizio cumulativo esistente con la ferrovia Verona-Caprino viene esteso senza eccezioni alla linea Affi-Garda la quale costituisce una diramazione della ferrovia stessa.

Le stazioni della linea Affi-Garda, con l'indicazione dei servizi cui sono abilitate, degli impianti fissi di cui sono provviste e delle rispettive distanze dalla stazione di transito di Domegliara risultano dal prospetto allegato al presente Ordine di servizio.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915) si dovrà :

— nell'elenco alfabetico aggiungere, alle sedi opportune, i nomi delle stazioni della detta linea e, di fronte a ciascuna, l'indicazione della pagina 54, distinguendo le stazioni di Bardolino e Garda della linea stessa e gli scali omonimi della Navigazione sul lago di Garda rispettivamente con le indicazioni (ferrovia Verona-Caprino-Garda) e (Lago di Garda);

— a pagina 54 nell'intestazione sopprimere l'indicazione « Esercizio del tronco Verona-Caprino » e nel prospetto inserire, nella sede opportuna, il nome delle stazioni e le relative indicazioni risultanti dall'allegato.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) si dovrà nell'« Elenco delle località delle ferrovie secondarie, delle tramvie, ecc. » inserire, nella sede opportuna, il nome delle stazioni della linea e le relative indicazioni dei servizi risultanti dal predetto allegato, tenendo presente per Bardolino e Garda quanto più sopra è detto.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato all'Ordine di servizio N. 24–1923.

Linea Affi-Garda della ferrovia Verona-Caprino-Garda.

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Distanze in chilometri dalla stazione di transito di Domegliara	Servizi cui sono abilitate				Impianti fissi						
							Piani caricator		Gru fisse		Bilance a ponte		
			G. V.	P. V.	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	di testa	di fianco	Quantità	Portata tonnellate	Quantità	Portata tonnellate	Sagoma limite
Bardolin	Affi-Garda	16	G	P	V B	—	—	F	—	—	—	—	—
Calmasino	Affi-Garda	12	G	P	V B	—	—	F	—	—	—	—	—
Cavaion	Affi-Garda	10	G	P	V B	—	—	F	—	—	—	—	—
Garda	Affi-Garda	19	G	P	V B	—	—	F	—	—	—	—	S

Ordine di servizio N. 25.

Circoscrizione dei riparti telegrafici.

(Ved ordine di serv o n. 35-1922)

A cominciare dal 1° marzo 1923 la circoscrizione dei Riparti Telegrafici della Divisione Movimento e Traffico di Genova, viene modificata come appresso:

1° *Riparto Genova.* — Stazione di Genova P. P. e scali marittimi; stazioni e scali di Sampierdarena e Campasso e linee: Sampierdarena-Forni-Bolzanetto; Genova P. B.-Sampierdarena-Bivio Bormida (8) (via Mignanego e via Busalla); Novi Ligure-Novi S. Bovo; Tortona (e)-Arquata-Ronco (diretta); Genova P. B.-Spezia (e).

2° *Riparto Genova.* — Sampierdarena (e)-Savona (e)-Ventimiglia; Ventimiglia-Airole; Sampierdarena (e)-Acqui (e); Alessandria (e)-Ovada.

Ordine di servizio N. 26.

Cambiamento di nome della stazione di Frugarolo.

La stazione di *Frugarolo,* della linea Alessandria-Genova, ha assunto la nuova denominazione di *Frugarolo Boscomarengo.*

Di conseguenza, nella parte 1ª del volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914), alla pagina 28, e nella parte 2ª del prontuario stesso (edizione 1° marzo 1922) alle pagine 11 (tabella 32) e 58, nonchè in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della stazione suddetta, dovrà apportarsi conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 15.

3ª Appendice all'Elenco alfabetico delle Ditte proprietarie di carri privati inscritti nel Parco F. S. (ediz. 1922).

In relazione alla circolare n. 27-1922 si rende noto alle stazioni della rete e agli Uffici che ebbero in distribuzione l'elenco alfabetico delle Ditte proprietarie di carri inscritti nel parco veicoli F. S. al 28 febbraio 1922, che detto elenco è da aggiornarsi al 31 gennaio 1923 delle seguenti nuove Ditte, alle quali vennero riservati i numeri di servizio a fianco indicati:

DITTE PROPRIETARIE	INDIRIZZO	Numeri di servizio riservati ai carri delle Ditte	
		da	a
Artoni Ambrogio	Correggio	989800	989999
Borghetti Giuseppe	Borghetto sull'Adige .	990800	990999
« S. A. I. R. O. » Società Italiana per la Raffinazione dell'Olio di Oliva	Porto M . . .	988800	988999
Trucchi Santino	Oneglia	986 800	986999

E' poi da cancellarsi la seguente Ditta la quale non ha più carri inscritti nel parco F. S.:

Kind ing. P. & C. (Soc. an.) Torino, Corso Dante, 38.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 18, 19, 20, 21, 22, 40, 41, 42, 43, 44 *e* 45.

Circolare N. 16.

1ª Appendice all'elenco dei carri di proprietà privata inscritti nel parco veicoli F. S. al 31 dicembre 1920 per le variazioni avvenute fino al 31 dicembre 1921.

Richiamando la Circolare n. 27-1922 si porta a conoscenza che è stata pubblicata a cura del Servizio materiale e trazione di Firenze, la 1ª appendice comprendente le variazioni avvenute fino al 31 dicembre 1921 all'Elenco dei carri di proprietà privata inscritti nel parco veicoli F. S. al 31 dicembre 1920.

Tale appendice viene distribuita agli Uffici, alle Agenzie doganali ed ai transiti di confine ch'ebbero in distribuzione l'Elenco dei carri, perchè provvedano ad apportare a quest'ultimo le relative varianti.

Presso il suddetto Servizio materiale e trazione di Firenze l'appendice trovasi in vendita ai privati al prezzo di lire 5 (cinque) la copia.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 18, 19, 20, 21, 22, 40, 41, 42, 43, 44 e 45.

Il Direttore Generale
ALZONA.

Circolare N. 4 V

Veicoli da inoltrare vuoti nelle Officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in Officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nell'elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della rete alle ore 17 del giorno 15 marzo p. v., estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli indicati viene rintracciato, se esso è vuoto la stazione vi applicherà da ambo i lati l'etichetta Mod. M.-263-m di cui l'Ordine di servizio n. 38-1915, scrivendo a mano, nell'apposito spazio il motivo per cui il veicolo viene destinato all'Officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in Officina scortato da Mod. M-130.

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta di cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in Officina, scortandolo con Mod. M-130.

Di massima i veicoli rintracciati in Continente dovranno essere inviati alla più prossima Officina del Materiale Rotabile o del Materiale Mobile del Continente stesso e quelli rintracciati in Sicilia alla più prossima Officina del Materiale Rotabile o del Materiale mobile dell'Isola.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno essere tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circo-

lare. Così non dovranno essere tolte queste, etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione, quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

La stazione che etichetta il veicolo, darà notizia dell'invio alle Officine: per i carri, alla propria Delegazione Veicoli ed al Circolo di ripartizione; per le carozze ed i bagagliai, alla Delegazione Veicoli ed al Riparto Circolazione Veicoli.

Ogni negligenza, omissione od erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutti o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da introdursi nelle officine per visita scadenza del periodo di garanzia.

Carrozze:

BIz CR 28598 — 28602.

CIz CR 44096 — 44099 — 44223 — 44228 — 44338 — 44339 — 44340 44341 — 44342 — 44343 — 44344 — 44345 — 44346 — 44347 44348 — 44349 — 44350 — 44351 — 44352 — 44541.

Bagagliai.

DI CR 87204 — 87415 — 87422 — 87428 — 87630 — 87639 — 87681.

Carri.

F 130005 — 131432 — 131433 — 131434 — 131435 — 131436 — 131437 — 131438 — 131439 — 131440 — 131441 — 131442 — 131443 — 131444 — 131445 — 131446 — 131447 — 131615 — 131624 — 131630 — 188429 — 188433 — 188440 — 188444.

Ltm 443105 — 443114.

Poz 695010 — 695245 — 695256 — 695263 — 695670 — 695678 — 695685.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 9, 11, 40, 41, 42 *e* 45.

Il Direttore Generale
ALZONA.

ANNO XVI - N. 10

8 MARZO 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì.

INDICE

—

Parte prima – Leggi e decreti:

Parte seconda Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza - Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

(*Per memoria*).

Parte quarta – Giurisprudenza ferroviaria:

(4393) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Regio decreto 11 *gennaio* 1923, *n.* 174, *concernente l'applicazione di una tassa consegna merci in alcuni distretti camerali delle nuove Provincie* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Viste le leggi 19 dicembre 1920, n. 1778, e 26 settembre 1920, n. 1322;

Visto il decreto 18 giugno 1920, n. 646/4905 del Commissario Generale civile per la Venezia Giulia, col quale venne istituita una tassa consegna merci a favore della Camera di Commercio di Trieste;

Visto il decreto 15 gennaio 1921, n. 464/10889 del Commissario Generale civile per la Venezia Giulia, col quale venne istituita una tassa consegna merci a favore della Camera di Commercio di Gorizia;

Visto il decreto 20 luglio 1921, n. 34645/III/3, del Commissario Generale civile per la Venezia Tridentina col quale venne istituita una tassa consegna merci a favore della Camera di Commercio di Rovereto;

Visto il R. Decreto-legge 31 agosto 1921, n. 1269, col quale venne riconosciuta la piena efficacia dei precitati decreti dei Commissari generali civili.

Visto l'art. 4 del R. decreto-legge 17 ottobre 1922 n. 1353;

Visto il decreto 20 novembre 1922 di S. E. il presidente del Consiglio dei ministri col quale vengono passati alla diretta trattazione del Ministero dell'industria e commercio gli affari di sua competenza riguardanti le nuove Provincie, trattati in precedenza dall'Ufficio centrale per le nuove Provincie;

Visto il R. decreto 16 novembre 1922, n. 1446;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 15 febbraio 1923, n. 38.

Ritenuta la convenienza di modificare l'attuale assetto della tassa consegna merci applicata a favore delle Camere di Commercio di Rovereto, Gorizia e Trieste e di prorogarne il periodo di tempo di applicazione;

Ritenuta la opportunità di autorizzare l'imposizione della tassa consegna merci anche a favore della Camera di Commercio di Bolzano;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per l'industria e il commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

A far tempo dal 1° gennaio 1923 è aggiunta la seguente disposizione dell'art. 2 delle ordinanze commissariali:

a) 18 giugno 1920, n. 646/4905, del Commissario generale civile per la Venezia Giulia (Tassa consegna merci Camera Commercio Trieste);

b) 15 gennaio 1921, n. 464/10889 del Commissario generale civile per la Venezia Giulia (Tassa consegna merci Camera Commercio Gorizia);

c) 20 luglio 1921, n. 34646/III/3 (Tassa consegna merci Camera commercio Rovereto);

« Sono eccettuati dalla imposizione della tassa consegna merci i trasporti di merci, armi e munizioni, fatti dall'Amministrazione militare per il rifornimento del R. Esercito e della R. Marina e quelli fatti dal Ministero delle finanze per i generi di monopolio industriale dello Stato ».

Art. 2.

Il termine utile di applicazione della tassa consegna merci fissato nelle ordinanze commissariali citate al precedente art. 1 è prorogato per tutte le Camere indistintamente al 31 dicembre 1924.

Art. 3.

L'applicazione della tassa di consegna merci è autorizzata anche a favore della Camera di Commercio e industria di Bolzano, colle modalità seguenti:

1. I trasporti di merci spedite per e dalle stazioni del distretto camerale di Bolzano, mediante ferrovia, soggiacciono alla tassa consegna merci, se la singola spedizione raggiunge o supera i 100 kg. Sono eccettuati dalla imposizione della tassa consegna merci i trasporti di merci, armi e munizioni, fatti dall'Amministrazione militare per il rifornimento del R. esercito e della R. marina e quelli fatti dal Ministero delle finanze per i generi di monopolio di Stato.

2. La tassa è di cinque centesimi di lira per ogni 100 kg. Le frazioni di peso oltre 100 kg. verranno calcolate per un quintale intero.

3. La tassa sarà pagata negli scali ferroviari del distretto camerale di Bolzano fino all'atto della consegna o del ritiro della merce.

4. Le norme per la riscossione saranno rese pubbliche dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

5. L'applicazione della tassa consegna merci ha vigore per le spedizioni consegnate o ritirate fino al 31 dicembre 1924.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 11 gennaio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — TEOFILO ROSSI.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO-LEGGE 4 *febbraio* 1923, *n.* 316, *riguardante l'aumento con storno di fondi della spesa autorizzata per la costruzione della ferrovia direttissima Firenze-Bologna* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Sulla proposta del Nostro Ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto con quello delle Finanze;

Udito il Consiglio dei Ministri;

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

E' ridotta di L. 27.000.000 l'autorizzazione di spese concessa con la legge 12 luglio 1908, n. 444, art. 1, lettera *d*), per la costruzione della Direttissima Genova Tortona, ed è aumentata di Lire 27.000.000 l'autorizzazione di spesa concessa con la stessa legge, art. 1, lettera *e*), per la costruzione della direttissima Firenze-Bologna.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 4 febbraio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE STEFANI.

Visto: *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 27 febbraio 1923, n. 48.

REGIO DECRETO 8 *febbraio* 1923, *n.* 345, *contenente norme complementari per la esecuzione ed il collaudo dei lavori edilizi col contributo governativo* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

In virtù della delegazione dei poteri conferiti al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Visto il R. decreto-legge del 30 novembre 1919, n. 2318, per le case popolari ed economiche e per l'industria edilizia;

Visto l'art. 32 della legge 20 agosto 1921, n. 1177, recante provvedimenti contro la disoccupazione;

Visto il R. decreto 8 novembre 1921, n. 1636, in esecuzione della legge suddetta;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro segretario di Stato per l'industria e il commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Quando le licitazioni per l'aggiudicazione dei lavori da parte delle Cooperative edilizie assegnatarie del contributo dello Stato, avvengano mediante offerte di ribasso sui prezzi stabiliti dalla stazione appaltante, è fatto divieto di fissare il massimo del ribasso.

Art. 2.

Le decisioni dei Collegi arbitrali sulle controversie che insorgessero fra le Cooperative e le Imprese, non impegneranno il Ministero d'industria e commercio e perciò i maggiori oneri che ne derivassero alle Cooperative in seguito a sentenze emesse dalle

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 1° marzo 1923, n. 50.

Commissioni medesime non potranno gravare sui mutui concessi per la costruzione delle case e godere del relativo contributo senza l'autorizzazione del Ministero stesso, il quale con provvedimenti insindacabili, potrà rifiutarla.

Art. 3.

Per tutte le costruzioni di case economiche e popolari, che abbiano ottenuto il contributo dello Stato al pagamento degli interessi sui mutui, il collaudo definitivo è regolato nel modo seguente:

Per lavori il cui importo consuntivo non superi la somma di due milioni, il collaudo sarà eseguito da un solo ingegnere nominato dal Ministero dell'industria e il commercio.

Per i lavori il cui importo consuntivo superi la somma di due milioni, il collaudo sarà eseguito da tre ingegneri, uno nominato dal Ministero per l'industria e il commercio, uno nominato dall'Ente mutuante e il terzo nominato dal Consiglio di amministrazione della Cooperativa.

Per le Cooperative composte esclusivamente di ferrovieri, l'unico collaudatore o, quando siano in tre a norma del comma precedente, il collaudatore, che rappresenta l'Ente mutuante, sarà nominato dalla Direzione delle Ferrovie dello Stato, e se l'Ente sia la Cassa depositi e prestiti da questo ultimo.

Art. 4.

Il Ministero dell'industria e commercio e la Cassa depositi e prestiti, quest'ultima quale Ente mutuante, per tali collaudi si servirà degli ingegneri governativi, o in difetto, di ingegneri liberi professionisti, con facoltà, volta per volta, d'interpellare le sezioni locali dell'Associazione nazionale degli ingegneri e degli architetti italiani.

Art. 5.

Nulla è innovato nelle disposizioni vigenti per i collaudi delle costruzioni eseguite dalle Provincie e dai Comuni con mutui ad essi

concessi, sia per conto proprio, sia per conto di Istituti autonomi, quando siano da essi garantiti.

Art. 6.

Il direttore dei lavori non può far parte della Commissione di collaudo.

Art. 7.

Per le costruzioni il cui mutuo fu concesso dalla Cassa depositi e prestiti e per quello delle Cooperative di ferrovieri dello Stato, il collaudatore o i collaudatori, oltre ad adempiere alle incombenze fissate dal regolamento in data 25 maggio 1895, n. 350, dovranno anche procedere a garanzia dell'Ente mutuante, alla valutazione del costo di ogni singolo alloggio.

Art. 8.

Il collaudatore o i collaudatori dovranno indicare al Ministero per l'industria e il commercio e del lavoro, con separata relazione, se e quali, spese dovranno essere escluse in tutto o in parte dal contributo governativo in base alle disposizioni che verranno emanate dal Ministero dell'industria, di concerto con quello del tesoro in esecuzione dell'art. 2 del decreto Ministeriale dell'8 dicembre 1922.

Art. 9.

Con decreto del Ministro per l'industria e il commercio e quello del lavoro saranno determinate le modalità per l'applicazione del presente decreto e sarà approvata una tariffa delle competenze degli ingegneri direttori dei lavori e degli ingegneri collaudatori.

Tutte le spese di collaudo saranno comprese nel costo delle costruzioni.

Art. 10

Il presente decreto andrà in vigore il giorno successivo a quello della pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 8 febbraio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — TEOFILO ROSSI.

Visto: *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO-LEGGE 8 *febbraio* 1923 *n.* 359, *recante una proroga del termine di applicazione del sopraprezzo dell'energia termo-elettrica* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il decreto luogotenenziale 27 febbraio 1919, n. 250;
Visto il R. decreto-legge 31 ottobre 1919, n. 2264;
Visto il R. decreto-legge 8 ottobre 1920, n. 1605;
Visto il R. decreto-legge 9 dicembre 1920, n. 1847;
Visto il R. decreto-legge 16 agosto 1922, n. 1257;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del Nostro Ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con i ministri dell'industria e della giustizia e affari di culto;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 28 febbraio 1923, n. 49.

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

Articolo unico.

E' prorogato al 30 aprile 1923, con effetto dal 1° novembre 1922, il termine entro il quale il distributore di energia elettrica può a norma dell'art. 12 del R. decreto 31 ottobre 1919, n. 2264, e del R. decreto 9 dicembre 1920, n. 1847, continuare ad esigere dai propri utenti il compenso supplementare o sopraprezzo, che lo indennizzi del maggior costo del combustibile.

Il presente decreto entrerà in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* e sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 8 febbraio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — OVIGLIO — TEOFILO ROSSI.

Visto: *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

Ordine di servizio N. 27.

Apertura della stazione di Fiumetorto al servizio pubblico. Attivazione della deviazione della linea fra le stazioni di Fiumetorto e Cerda.

Dal giorno 12 marzo 1923 la stazione di Fiumetorto, di diramazione fra le linee Palermo-Messina e Palermo-Roccapalumba Alia, viene aperta al servizio pubblico.

Essa è dotata dei seguenti impianti:

— fabbricato viaggiatori a destra della linea nel senso Palermo-Messina, alla progressiva Km. 42 + 995;
lermo-Messina, alla progressiva Km. 42.995;

— binari di corsa: tre, della capacità di veicoli 42, 35 e 60 rispettivamente;

— segnali di protezione.

Lato Messina:

1° Semaforo a candeliere a due ali, di 1ª categoria, situato al Km. 43 + 637, a m. 200 dalla punta dello scambio estremo. L'ala a sinistra comanda l'ingresso dei treni sulla 1ª linea; l'ala a destra comanda l'ingresso dei treni sulla 3ª linea;

2° semaforo a sbalzo con un'ala, di avviso, situato al chilometro 44 + 437, a m. 800 dal corispondente segnale di 1ª categoria.

Lato Roccapalumba Alia:

1° Semaforo a candeliere, a due ali, di 1ª categoria, situato al Km. 43+583, a m. 174 dalla traversa limite dello scambio estremo. L'ala a sinistra comanda l'ingresso dei treni, provenienti da Roccapalumba Alia, in 1ª linea; l'ala a destra comanda l'ingresso degli stessi treni in 2ª linea;

2° semaforo di avviso situato al Km. 44 + 387, a m. 804 dal corrispondente segnale di 1ª categoria.

Lato Palermo:

1° Semaforo a candeliere, a due braccia con tre ali, di 1ª categoria, situato al Km. 42+661, a m. 150 dalla punta dello scambio estremo. Il braccio di sinistra è a due ordini di ali: l'ala più alta comanda l'ingresso dei treni per Messina, in 3ª linea, l'ala più bassa comanda l'ingresso dei treni per Roccapalumba Alia, in 2ª linea. Il braccio di destra porta un'ala sola che comanda l'ingresso dei treni da Palermo in 1ª linea.

2° Semaforo ad un'ala, di avviso, situato al Km. 41+961, a m. 700 dal corrispondente segnale di 1ª categoria.

Tutti i segnali sono situati a sinistra della linea rispetto ai treni ai quali comandano e sono muniti presso il F. V. di ripetitori elettro-ottici. La manovra dei segnali viene eseguita a mezzo di leve a terra collegate fra di loro e con gli scambi estremi a mezzo di serrature F. S. e fermascambi.

— ufficio telegrafico, incluso nei circuiti 5364 e 5372, con la chiamata B C.

La stazione di Fiumetorto viene ammessa ai trasporti di viaggiatori, bagagli e cani e a quelli di merci a grande e piccola velocità limitatamente alle spedizioni di peso non superiore a Kg. 500 costituite di colli non eccedenti i Kg. 50 ciascuno.

La stazione di Fiumetorto dovrà considerarsi come transito per il solo servizio viaggiatori, bagagli e cani, mentre pel servizio merci continuerà a funzionare l'attuale transito di Termini Imerese, anche agli effetti della tassazione dei trasporti.

Ai viaggiatori di transito è data facoltà di proseguire fino a Termini Imerese per trasbordare sui treni coincidenti.

La stazione di Fiumetorto effettuerà il versamento degli introiti alla Cassa Compartimentale di Palermo ogni 5 giorni con la periodicità di cui alla lettera E dell'elenco annesso all'Ordine di Servizio n. 184 1913.

Dallo stesso giorno viene attivata la deviazione della linea fra le stazioni di Fiumetorto e Cerda, deviazione che allunga la linea di m. 230; la distanza fra gli assi del F. V. delle dette stazioni risulterà di m. 2274.50, la nuova distanza fra gli assi dei F. V. delle stazioni di Cerda e di Termini Imerese risulterà di m. 8854.24.

In conseguenza di quanto sopra:

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 11 il nome di Fiumetorto deve essere considerato come stampato in carattere grassetto e l'indicazione di « Bivio Posto di Movimento » sostituita con le lettere L O.

Nella parte I del « Prontuario generale delle distanze chilometriche » (edizione giugno 1914) a pagina 27 fra i nomi di Fiumelatte e Fiumicino inserire:

Fiumetorto/Messina-Termini I./Palermo/Palermo/V/B/G(18)/O18)/
7° Milazzo

In calce alla pagina riportare la nota:

(18) Limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di kg. 500 ciascuno e composti di colli non superanti i kg. 50.

Nella parte II — tabelle polimetriche — del prontuario suddetto (edizione 1° marzo 1922) all'indice grafico (quadro II) il nome di Termini Imerese deve essere cancellato e sostituito con il nome di Fiumetorto, riportando poi il nome di Termini Imerese un po' più a sinistra, verso Palermo, sulla linea Messina-Palermo.

A pagina 49 alla tabella polimetrica n. 173 Messina-Termini I. devesi aggiungere, in carattere grassetto , fra Buonfornello e Termini I. « Fiumetorto (2) » con le seguenti distanze dalle stazioni e fermate della linea:

Termini Imerese	Km.	7
Buofornello	»	4
Campofelice	»	10
Lascari	»	15
Cefalù	»	24
Castelbuono	»	33
Pollina	»	39
Tusa	»	47
S. Stefano di Camastra	»	56
Caronia	»	64
S. Fratello Acquedolci	»	78
S. Agata di Militello	»	83
S. Marco d'Alunzio Torrenova	»	87
Zappulla	»	90
Naso Capo d'Orlando	»	96
Brolo Ficarra	»	104
Piraino S. Angelo	»	106
Giojosa Marea	»	110
S. Giorgio	»	116
Patti Marina	»	119
Patti	»	120
Oliveri Tindari	»	128
Falcone	»	131
Castroreale Novara Furnari	»	136
Castroreale Bagni	»	139
Barcellona	»	144
Milazzo	»	153
S. Filippo Archi	»	157
S. Lucia	»	159
Roccavaldina Scala Torregrotta	»	163
Venetico Spadafora	»	164
S. Martino	»	166
Rometta	»	168
Saponara Bauso	»	170
Gesso	»	174
Messina	»	189
Messina Marittima	»	190

In calce alla tabella devesi riportare la nota:

(2) Punto di diramazione per le stazioni verso Roccapalumba A. per il solo servizio dei viaggiatori, bagagli e cani.

La tabella n. 172 Porto Empedocle-Palermo deve essere sostituita con quella di cui l'allegato A al presente Ordine di Servizio.

Infine a pagina 57, fra i nomi di Fiumelatte e Fiumicino, devesi inserire:

Fiumetorto /172.173/

Nei Prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli Uffici di Controllo devesi:

a) — all'elenco numerico delle stazioni che servono a determinare la via sulla quale è stabilita la distanza, aggiungere « 255. Fiumetorto »;

b) — all'indice, fra i nomi di Fiumelatte e Fiumicino aggiungere « Fiumetorto » con il numero della pagina e il numero progressivo;

c) — all'interno dei prontuari stessi, fra i nomi di Cerda e Termini I. inserire « Fiumetorto » e di contro al nome esporre la distanza e il relativo istradamento procedendo secondo quanto appresso.

Per i prontuari delle stazioni e fermate situate sulle linee Messina-Termini Imerese e Porto Empedocle-Palermo la distanza deve essere rilevata dalle tabelle n. 172 e 173 a pagina 49 della parte II del « Prontuario generale » (edizione 1° marzo 1922) già modifiecate come sopra è detto.

Per tutti gli altri prontuari la distanza deve essere invece formata aggiungendo Km. 2 a quella indicata per Cerda, Km. 4 a quella indicata per Buonfornello e Km. 6 a quella indicata per Termini Imerese, scegliendo poi la più breve. L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

In conseguenza della deviazione fra le stazioni di Fiumetorto e Cerda, nei prontuari manoscritti in uso nelle gestioni viaggiatori, bagagli e merci aumentano di un chilometro le distanze da S. Nicola (tonnara), Ficarazzi e Favara di Villabate alle stazioni appresso indicate e viceversa.

Da Comitini Z. a Canicattì (stazioni della linea Aragona C. - Bicocca).

Da Delia a Spaccaforno (stazioni della linea Canicattì-Licata-Siracusa).

Aumentano inoltre di un chilometro le distanze da Termini I., Trabia, Altavilla M., Casteldaccia, Bagheria, Ficarazzelli alle stazioni appresso indicate e viceversa:

Da Marcatobianco a S. Caterina Xirbi (stazioni della linea S. Caterina X. - Roccapalumba A.).

Da Serradifalco a Bicocca (stazioni della linea Aragona C. - Bicocca).

Da Rosolini a Siracusa (stazioni della linea Licata-Siracusa).

Da Siracusa M.ma a Calatabiano (stazioni della linea Siracusa-Messina).

Da Leone a Caltagirone (stazioni della linea Valsavoja-Caltagirone).

Aumentano pure di un chilometro la distanze da Sciara, Cammarata, Spina, Porto Empedocle, Porto Empedocle M.ma alle stazioni appresso indicate e viceversa:

Da Palermo a Trapani (stazioni della linea Palermo-Marsala-Trapani).

Infine aumentano di un chilometro le distanze:

da Cerda a Ficarazzelli e viceversa;

da Causo a S. Flavia Solunto, Ficarazzi, Favara di Villabate e viceversa;

da Montemaggiore B. a S. Flavia Solunto, Favara di Villabate e viceversa;

da Roccapalumba Alia a Termini I., Trabia, Altavilla M., Casteldaccia, Bagheria, Ficarezzelli e viceversa;

da Lercara Bassa a Trabia, Casteldaccia, Bagheria, Ficarazzelli e viceversa;

da Castronuovo di Sicilia a S. Flavia Solunto, Favara di Villabate e viceversa;

da Cammarata e Spina a S. Nicola (tonnara) e viceversa;

da Sutera a Termini I., Altavilla M. e viceversa;

da Campofranco a Bagheria e viceversa;

da Comitini a S. Flavia Solunto, Favara di Villabate e viceversa;

da Aragona C. a S. Nicola (tonnara), Ficarazzi, Favara di Villabate e viceversa;
da Porto Empedocle e Porto Empedocle M.ma a S. Nicola (tonnara) e viceversa.

Aumentano inoltre di un chilometro, nei soli prontuari manoscritti in uso nelle gestioni merci, le distanze fra le relazioni indicate con un dischetto nero nel prospetto *B* allegato al presente Ordine di Servizio.

In conseguenza del nuovo transito di Fiumetorto per il solo servizio viaggiatori e bagagli, nell'allegato *C* al presente Ordine di Servizio, sono indicate le nuove distanze che dovranno sostituire quelle attualmente esposte nei prontuari manoscritti delle distanze valevoli per la tassazione dei trasporti viaggiatori.

Per quanto riguarda poi le nuove distanze valevoli per la tassazione dei trasporti viaggiatori da alcune stazioni della Sicilia a quelle del Continente e viceversa, vedasi il prospetto seguente:

RELAZIONI da	a e viceversa	Diminuzioni km.	Istradamento per quanto riguarda la nuova via delle linee sicule
Tutte le stazioni del continente.	Aragona Caldare	5	255. 7
	Porto Empedocle	5	255
	Girgenti	5	»
	Comitini	13	»
	Campofranco	12	»
	Sutera	12	»
	Acquaviva Casteltermini	13	»
	Cammarata	12	»
	Castronuovo di Sicilia	13	»
	Lercara Bassa	12	»
	Roccapalumba Alia	12	»
	Montemaggiore Belsito	13	»
	Causo	13	»
	Sciara Aliminusa	12	»
	Cerda	12	»
	Valledolmo	12	255. 131
	Marcatobianco	12	»
	Vallelunga	—	22. 139 255. 131

Allegati *A*, *B* e *C*

all'Ordine di Servizio n. 27-1923

---

(172) PORTO EMPEDOCLE-PALERMO.

Porto Empedocle Marittima																													
Porto Empedocle (1)	1																												
Girgenti (2)	11	10																											
Aragona Caldare	21	20	10																										
Comitini	27	26	16	7																									
Campofranco	38	37	28	18	12																								
Sutera	41	40	31	21	15	3																							
Acquaviva Casteltermini	46	45	36	26	20	8	5																						
Spina	48	47	38	28	22	11	8	3																					
Cammarata	56	55	46	36	30	19	16	11	8																				
Castronovo di Sicilia	61	60	50	41	35	23	20	15	13	5																			
Lercara Bassa (3)	68	67	58	48	42	30	28	23	20	12	8																		
Roccapalumba Alia	76	75	66	56	50	38	36	31	28	20	16	8																	
Montemaggiore Belsito	85	84	74	65	59	47	44	39	37	29	25	17	9																
Causo	89	88	78	69	62	51	48	43	41	33	28	21	13	4															
Sciara Aliminusa	94	93	84	74	68	57	54	49	46	38	34	27	19	10	6														
Cerda	100	99	90	80	74	62	60	55	52	44	40	33	25	16	12	6													
Fiumetorto (4)	103	102	92	82	76	65	62	57	55	47	42	35	27	18	14	9	3												
Termini Imerese	109	108	99	89	83	71	69	64	61	53	49	41	34	25	21	15	9	7											
Trabia	114	113	104	94	88	76	74	69	66	58	54	47	39	30	26	20	14	12	6										
S. Nicola (tonnara)	119	118	108	99	92	81	78	73	71	63	58	51	43	34	30	25	19	17	10	5									
Altavilla Milicia	125	124	115	105	99	87	85	80	77	69	65	57	50	41	37	31	25	23	17	11	7								
Casteldaccia	127	126	117	107	101	89	87	82	79	71	67	60	52	43	39	33	27	25	19	14	9	3							
S. Flavia Solunto	130	129	119	110	104	92	89	84	82	74	70	62	54	46	42	36	30	28	21	16	12	5	3						
Bagheria	132	131	122	112	106	95	92	87	84	76	72	65	57	48	44	38	33	30	24	19	14	8	6	3					
Ficarazzi	136	135	125	116	109	98	95	90	88	80	75	68	60	51	48	42	36	34	27	22	18	11	9	6	4				
Ficarazzelli	137	136	127	117	111	99	97	92	89	81	77	70	62	53	49	43	38	35	29	24	19	13	11	8	5	2			
Favara di Villabate	140	139	129	120	114	102	99	94	92	84	80	72	64	56	52	46	40	38	31	26	22	15	13	10	8	5	3		
Palermo Centr. (5)	146	145	135	125	119	108	105	100	98	90	85	78	70	61	57	52	46	43	37	32	27	21	19	16	14	10	9	6	
Palermo Mar.	153	152	142	132	126	115	112	107	105	97	92	85	77	68	64	59	53	50	44	39	34	28	26	23	21	17	16	13	7

(1) Punto di diramazione per la linea complementare a scartamento ridotto Ribera-Magazzolo-Porto Empedocle.
(2) Punto di diramazione per la linea complementare a scartamento ridotto Girgenti-Margonia-Licata.
(3) Punto di diramazione per la linea complementare a scartamento ridotto Lercara Bassa-Filaga-Cianciana-Magazzolo.
(4) Punto di diramazione fra le stazioni verso Messina e quelle verso Roccapalumba Alia per il solo servizio viaggiatori, bagagli e cani.
(5) Punto di diramazione per le stazioni verso Castellamare del Golfo.

Numero della pagina	Numero progressivo	STAZION	Tutte le stazioni del continente	Buonfornello	Campofelice	Lascari	Cefalù	Castelbuono	Pollina	Tusa	S. Stefano di Camastra	Caronia	S. Fratello Acquedolci	S. Agata di Militello	S. Marco d'Alunzio T.	Zappulla	Naso Capo d'Orlando	Brolo Ficarra	Piraino S. Angelo	Gioiosa Marea	S. Giorgio
80	22	Roccapalumba Alia	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
80	16	Sutera	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
81	8	Marcatobianco	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
»	7	Valledolmo	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
»	6	Vallelunga		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
»	5	Villalba		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
»	4	Marianopoli		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
»	3	Mimiani S. Cataldo		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
78	27	S. Caterina Xirbi		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
78	30	Serra di Falco		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
»	29	S. Cataldo		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
»	28	Caltanissetta		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
»	26	Imera		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	25	Villarosa		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
»	24	Castrogiovanni Città		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

Allegato **B** *all'Ordine di servizio N. 27-1923.*

Patti Marina	Patti	Oliveri Tindari	Falcone	Castroreale Novara Furnari	Castroreale Bagni	Barcellona	Milazzo	S. Filippo Archi	S. Lucia	Roccavaldina S. T.	Venetico Spadafora	S. Martino	Rometta	Saponara Bauso	Gesso	Messina	Messina Marittima	Tremestieri	Mili	Galati	Ponte S. Stefano	Ponte Schiavo	Giampilieri	Scaletta Zanclea
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●							
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●							
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●									
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●									
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●										
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●															
●	●	●	●	●	●	●																		
●	●	●	●	●	●	●																		
●	●	●	●	●	●	●																		
●	●	●	●	●	●	●																		
●	●	●	●	●	●	●																		
●	●	●	●	●																				
●	●																							

Numero della pagina	Numero progressivo	STAZIONI	Tutte le stazioni del continente	Buonfornello	Campofelice	Lascari	Cefalù	Castelbuono	Pollina	Tusa	S. Stefano di Camastra	Caronia	S. Fratello Acquedolci	S. Agata di Militello	S. Marco d'Alunzio T.	Zappulla	Naso Capo d'Orlando	Brolo Ficarra	Piraino S. Angelo	Gioiosa Marea	S. Giorgio
78	23	Leonforte		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
»	22	Dittaino		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●			
»	21	Raddusa Agira		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●				
»	20	Saraceni		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●					
»	19	Sparagogna (c. c.)		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●						
»	18	Catenanuova Cle		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●								
»	17	Muglia		●	●	●	●	●	●	●	●	●									
»	16	Sferro		●	●	●	●	●	●	●	●	●									
»	15	Gerbini		●	●	●	●	●	●	●	●										
»	14	Portiere Stella		●	●	●	●	●	●	●	●										
»	13	Simeto		●	●	●	●	●	●	●	●										
»	12	Motta S. Anastasia		●	●	●	●	●	●	●											
»	11	S. Martino Piana		●	●	●	●	●	●	●											
77	10	Bicocca		●	●	●	●	●	●												
77	28	Rosolini		●	●	●	●	●	●												
	27	S. Paolo		●	●	●	●	●	●												

Numero della pagina	Numero progressivo	STAZIONI	Tutte le stazioni del continente	Buonfornello	Campofelice	Lascari	Cefalù	Castelbuono	Pollina	Tusa	S. Stefano di Camastra	Caronia	S. Fratello Acquedolci	S. Agata di Militello	S. Marco d'Alunzio T.	Zappulla	Naso Capo d'Orlando	Brolo Ficarra	Piraino S. Angelo	Gioiosa Marea	S. Giorgio
77	26	Noto		●	●	●	●	●	●												
»	25	Avola		●	●	●	●	●	●												
»	24	Cassibile		●	●	●	●	●	●												
»	23	S. Teresa Longarini		●	●	●	●	●	●												
»	22	Siracusa		●	●	●	●	●	●												
»	21	Siracusa Marittima		●	●	●	●	●	●												
77	20	S. Panagia		●	●	●	●	●	●												
»	19	Priolo Melilli		●	●	●	●	●	●												
»	18	Megara Illea		●	●	●	●	●	●												
»	17	Augusta		●	●	●	●	●	●												
»	16	Brucoli		●	●	●	●	●	●												
»	15	Agnone Bagni		●	●	●	●	●	●												
»	14	Agnone di Siracusa		●	●	●	●	●	●												
»	13	Lentini		●	●	●	●	●	●												
»	12	Valsavoia		●	●	●	●	●	●												
»	11	Passomartino		●	●	●	●	●	●												

Numero della pagina	Numero progressivo	STAZIONI	Tutte le stazioni del continente	Buonfornello	Campofelice	Lascari	Cefalù	Castelbuono	Pollina	Tusa	S. Stefano di Camastra	Caronia	S. Fratello Acquedolci	S. Agata di Militello	S. Marco d'Alunzio T.	Zappulla	Naso Capo d'Orlando	Brolo Ficarra	Piraino S. Angelo	Gioiosa Marea	S. Giorgio
77	9	Catania Acquicella		●	●	●	●	●													
»	8	Catania Marittima		●	●	●	●	●													
»	7	Catania		●	●	●	●	●													
»	6 bis	Catania Ognina		●	●	●	●														
»	6	Cannizzaro		●	●	●	●														
»	5	Acicastello		●	●	●	●														
»	4	Acireale		●	●	●															
»	3	Guardia Mangano		●	●																
»	2	Carruba		●	(1)																
»	1	Giarre Riposto		●																	
79	5	Leone		●	●	●	●	●	●												
»	6	Scordia		●	●	●	●	●	●												
»	7	Fildidonna		●	●	●	●	●	●												
»	6	Militello		●	●	●	●	●	●												
»	9	Mineo		●	●	●	●	●	●												
»	10	Vizzini Licodia		●	●	●	●	●	●												
»	11	Grammichele		●	●	●	●	●	●												
»	12	Caltagirone		●	●	●	●	●	●												

(1) La distanza è quella attualmente esposta sul prontuario, però l'istradamento dovrà essere annullato

Segue *Allegato* **B.**

Patti Marina	Patti	Oliveri Tindari	Falcone	Castroreale Novara Furnari	Castroreale Bagni	Barcellona	Milazzo	S. Filippo Archi	S. Lucia	Roccavaldina S. T.	Venetico Spadafora	S. Martino	Rometta	Saponara Bauso	Gesso	Messina	Messina Marittima	Tremestieri	Mili	Galati	Ponte S. Stefano	Ponte Schiavo	Giampilieri	Scaletta Zanclea
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

e sostituito con il n. 91 che indica la nuova via di Messina.

Numero di pagina	Numero progressivo	STAZIONI	Istradamento	Buonfornello	Campofelice	Lascari	Cefalù	Castelbuono	Pollina	Tusa	S. Stefano Camastra	Caronia	S. Fratello Acquedolci	S. Agata di Militello	S. Marco d'Alunzio Torrenova	Zappulla	Naso Capo d'Orlando	Brolo Ficarra	Piraino S. Angelo	Giojosa Marea	S. Giorgio	Patti
		Messina-Siracusa																				
76	35	Fiumefreddo Sicilia	255.131 / 22.91	242																		
»	36	Mascali	255.22	237																		
77	1	Giarre Riposto	»	234	240																	
»	2	Carruba	»	229	235	240																
»	3	Guardia Mangano	»	225	231	236																
»	4	Acireale	»	218	224	229	238															
»	5	Acicastello	»	212	218	223	232	241														
»	6	Cannizzaro	»	210	216	221	230	239														
»	6 bis	Catania Ognina	»	207	213	218	227	236	242													
»	7	Catania	»	204	210	215	224	233	239													
»	9	Catania Acquicella	»	201	207	212	221	230	236													
»	10	Bicocca	»	196	202	207	216	225	231	239												
»	11	Passomartino	»	204	210	215	224	233	239	247												
»	12	Valsavoia	»	212	218	223	232	241	247	255												

Numero di pagina	Numero progressivo	STAZIONI	Istradamento	Buonfornello	Campofelice	Lascari	Cefalù	Castelbuono	Pollina	Tusa	S. Stefano Camastra	Caronia	S. Fratello Acquedolci	S. Agata di Militello	S. Marco d'Alunzio Torrenova	Zappulla	Naso Capo d'Orlando	Brolo Ficarra	Piraino S. Angelo	Giojosa Marea	S. Giorgio	Patti
77	13	Lentini	255.22	218	224	229	238	247	253	261												
»	14	Agnone di Siracusa	»	227	233	238	247	256	262	270												
»	15	Agnone Bagni	»	229	235	240	249	258	264	272												
»	16	Brucoli	»	238	244	249	258	267	273	281												
»	17	Augusta	»	245	251	256	265	274	280	288												
»	18	Megara Iblea	»	252	258	263	272	281	287	295												
»	19	Priolo Melilli	»	258	264	269	278	287	293	301												
»	20	S. Panagia	»	269	275	280	289	298	304	312												
»	21	Siracusa	»	275	281	286	295	304	310	318												
»	22	Siracusa Marittima	»	277	283	288	297	306	312	320												
		Siracusa-Licata																				
77	23	S. Teresa Longarini	255.139 } 22	284	290	295	304	313	319	327												
»	24	Cassibile	»	292	298	303	312	321	327	335												

Numero di pagina	Numero progressivo	STAZIONI	Istradamento	Buonfornello	Campofelice	Lascari	Cefalù	Castelbuono	Pollina	Tusa	S. Stefano Camastra	Caronia	S. Fratello Acquedolci	S. Agata di Militello	S. Marco d'Alunzio Torrenova	Zappulla	Naso Capo d'Orlando	Brolo Ficarra	Piraino S. Angelo	Gioiosa Marea	S. Giorgio	Patti
77	25	**Avola**	205.139 22	301	307	312	321	330	336	344												
»	26	**Noto**	»	308	314	319	328	337	343	351												
»	27	**S. Paolo**	»	316	322	327	336	345	351	359												
»	28	**Rosolini**	»	323	329	334	343	352	358	366												
»	29	**Spaccaforno**	255.7.35	327	333	338	347	356	362	370												
»	30	**Pozzallo**	»	318	324	329	338	347	353	361	370											
»	31	**Sampieri**	»	308	314	319	328	337	343	351	360	368										
»	32	**Scicli**	»	298	304	309	318	327	333	341	350	358	372									
»	33	**Modica**	»	288	294	299	308	317	323	331	340	348	362	367	371							
»	34	**Ragusa Ibla**	»	278	284	289	298	307	313	321	330	338	352	357	361	364	370					
»	35	**Ragusa**	»	269	275	280	289	298	304	312	321	329	343	348	352	355	361	369	371			
»	35 bis	**Genisi**	»	257	263	268	277	286	292	300	309	317	331	336	340	343	349	357	359	363	369	373
»	36	**Donnafugata**	»	249	255	260	269	278	284	292	301	309	323	328	332	335	341	349	351	355	361	365
78	1	**Comiso**	»	236	242	247	256	265	271	279	288	296	310	315	319	322	328	336	338	342	348	352
»	2	**Vittoria**	»	228	234	239	248	257	263	271	280	288	302	307	311	314	320	328	330	334	340	344

Segue *Allegato* **C**.

Oliveri Tindari	Falcone	Castroreale Novara Furnari	Castroreale Bagni	Barcellona	Milazzo	S. Filippo Archi	S. Lucia	Roccavaldina Scala Torregrotta	Venetico Spadafora	S. Martino	Rometta	Saponara Bauso	Gesso	Messina	Tremestieri	Milì	Galati	Ponte S. Stefano	Ponte Schiavo	Giampilieri	Scaletta Zanclea	Alì	Nizza di Sicilia	Roccamulera Mandanici	Furci	S. Teresa di Riva	S. Alessio Etneo	Letojanni	Giardini Taormina
373																													
360	363	368	371																										
352	355	360	363	368																									

Numero di pagina	Numero progressivo	STAZIONI	Istradamento	Buonfornello	Campofelice	Lascari	Cefalù	Castelbuono	Pollina	Tusa	S. Stefano Camastra	Caronia	S. Fratello Acquedolci	S. Agata di Militello	S. Marco d'Alunzio Torrenova	Zappulla	Naso Capo d'Orlando	Brolo Ficarra	Piraino S. Angelo	Gioiosa Marea	S. Giorgio	Patti
78	3	**Biscari**	255.7.35	217	223	228	237	246	252	260	269	277	291	296	300	303	309	317	319	323	329	333
»	4	**Dirillo**	»	212	218	223	232	241	247	255	264	272	283	291	295	298	304	312	314	318	324	328
»	5	**Terranova di Sicilia**	»	198	204	209	218	227	233	241	250	258	272	277	281	284	290	298	300	304	310	314
»	6	**Butera**	»	186	192	197	206	215	221	229	238	246	260	265	269	272	278	286	288	292	298	302
»	7	**Falconara**	»	173	179	184	193	202	208	216	225	233	247	252	256	259	265	273	275	279	285	289
»	8	**Licata**	»	162	168	173	182	191	197	205	214	222	236	241	245	248	254	262	264	268	274	278
		Bicocca-Aragona C.																				
78	11	**S. Martino Piana**	255.139	190	196	201	210	219	225	233	242											
»	12	**Motta S. Anastasia**	»	186	192	197	206	215	221	229	238											
»	13	**Simeto**	»	183	189	194	203	212	218	226	235											
»	14	**Portiere Stella**	»	181	187	192	201	210	216	224	233	241										
»	15	**Gerbini**	»	176	182	187	196	205	211	219	228	236										

Segue *Allegato* **C.**

Oliveri Tindari	Falcone	Castroreale Novara Furnari	Castroreale Bagni	Barcellona	Milazzo	S. Filippo Archi	S. Lucia	Roccavaldina Scala Torregrotta	Venetico Spadafora	S. Martino	Rometta	Saponara Bauso	Gesso	Messina	Tremestieri	Mili	Galati	Ponte S. Stefano	Ponte Schiavo	Giampilieri	Scaletta Zanclea	Alì	Nizza di Sicilia	Roccamulera Mandanici	Furci	S. Teresa di Riva	S. Alessio Etneo	Letojanni	Giardini Taormina
341	344	349	352	357	366	370	372																						
336	339	344	347	352	361	365	367																						
322	325	330	333	338	347	351	353																						
310	313	318	321	326	335	339	341																						
297	300	305	308	313	322	326	328																						
286	289	294	297	302	311	315	317																						

Numero di pagina	Numero progressivo	STAZIONI	Istradamento	Buonfornello	Campofelice	Lascari	Cefalù	Castelbuono	Pollina	Tusa	S. Stefano Camastra	Caronia	S. Fratello Acquedolci	S. Agata di Militello	S. Marco d'Alunzio Torrenova	Zappulla	Naso Capo d'Orlando	Brolo Ficarra	Piraino S. Angelo	Giojosa Marea	S. Giorgio	Patti
78	16	**Sferro**	255.139	170	176	181	190	199	205	213	222	230										
»	17	**Muglia**	»	163	169	174	183	192	198	206	215	223	237	242								
»	18	**Catenanuova Cent.**	»	159	165	170	179	188	194	202	211	219	233	238	242							
»	19	**Sparagogna** (co)	»	153	159	164	173	182	188	196	205	213	227	232	236	239						
»	20	**Saraceni**	»	148	154	159	168	177	183	191	200	208	222	227	231	234	240					
»	21	**Raddusa Agira**	»	141	147	152	161	170	176	184	193	201	215	220	224	227	233	241				
»	22	**Dittaino**	»	135	141	146	155	164	170	178	187	195	209	214	218	221	227	235	237	241		
»	23	**Leonforte**	»	126	132	137	146	155	161	169	178	186	200	205	209	212	218	226	228	232	238	242
»	24	**Castrogiovanni C.**	»	115	121	126	135	144	150	158	167	175	189	194	198	201	207	215	217	221	227	231
»	25	**Villarosa**	»	104	110	115	124	133	139	147	156	164	178	183	187	190	196	204	206	210	216	220
»	26	**Imera**	»	95	101	106	115	124	130	138	147	155	169	174	178	181	187	195	197	201	207	211
»	27	**S. Caterina Xirbi**	»	88	94	99	108	117	123	131	140	148	162	167	171	174	180	188	190	194	200	204
»	28	**Caltanissetta**	»	95	101	106	115	124	130	138	147	155	169	174	178	181	187	195	197	201	207	211
»	29	**S. Cataldo**	»	101	107	112	121	130	136	144	153	161	175	180	184	187	193	201	203	207	213	217
»	30	**Serradifalco**	»	114	120	125	134	143	149	157	166	174	188	193	197	200	206	214	216	220	226	230

Segue *Allegato* **C.**

Oliveri Tindari	Falcone	Castroreale Novara Furnari	Castroreale Bagni	Barcellona	Milazzo	S. Filippo Archi	S. Lucia	Roccavaldina Scala Torregrotta	Venetico Spadafora	S. Martino	Rometta	Saponara Bauso	Gesso	Messina	Tremestieri	Mili	Galati	Ponte S. Stefano	Ponte Schiavo	Giampilieri	Scaletta Zanclea	Alì	Nizza di Sicilia	Roccalumera Mandanici	Furci	S. Teresa di Riva	S. Alessio Etneo	Letojanni	Giardini Taormina
239	242																												
228	231	236	239																										
219	222	227	230	235																									
212	215	220	223	228	237	241																							
219	222	227	230	235	244	248																							
225	228	233	236	241	250	254																							
238	241	246	249	254	263	267																							

Numero di pagina	Numero progressivo	STAZIONI	Istradamento	Buonfornello	Campofelice	Lascari	Cefalù	Castelbuono	Pollina	Tusa	S. Stefano Camastra	Caronia	S. Fratello Acquedolci	S. Agata di Militello	S. Marco d'Alunzio Torrenova	Zappulla	Naro Capo d'Orlando	Brolo Ficarra	Piraino S. Angelo	Giojosa Marea	S. Giorgio	Patti
78	31	**Canicatti**	255.7	116	122	127	136	145	151	159	168	176	190	195	199	202	208	216	218	222	228	232
»	32	**Castrofilippo**	»	107	113	118	127	136	142	150	159	167	181	186	190	193	199	207	209	213	219	223
»	33	**Racalmuto**	»	99	105	110	119	128	134	142	151	159	173	178	182	185	191	199	201	205	211	215
»	34	**Grotte**	»	96	102	107	116	125	131	139	148	156	170	175	179	182	188	196	198	202	208	212
»	35	**Comitini Zolfare**	»	91	97	102	111	120	126	134	143	151	165	170	174	177	183	191	193	197	203	207
»	36	**Aragona Caldare**	»	86	92	97	106	115	121	129	138	146	160	165	169	172	178	186	188	192	198	202
		Canicatti-Licata																				
79	1	**Delia**	255.7.35	126	132	137	146	155	161	169	178	186	200	205	209	212	218	226	228	232	238	242
»	2	**Campobello Ravanusa**	»	133	139	144	153	162	168	176	185	193	207	212	216	219	225	233	235	239	245	249
»	3	**Favarotta**	»	144	150	155	164	173	179	187	196	204	218	223	227	230	236	244	246	250	256	260
»	4	**S. Oliva**	»	152	158	163	172	181	187	105	204	212	226	231	235	238	244	252	254	258	264	268

Segue *Allegato* **C.**

Oliveri Tindari	Falcone	Castroreale Novara Furnari	Castroreale Bagni	Barcellona	Milazzo	S. Filippo Archi	S. Lucia	Roccavaldina Scala Torregrotta	Venetico Spadafora	S. Martino	Rometta	Saponara Bauso	Gesso	Messina	Tremestieri	Mili	Galati	Ponte S. Stefano	Ponte Schiavo	Giampilleri	Scaletta Zanclea	Alì	Nizza di Sicilia	Roccalumera Mandanici	Furci	S. Teresa di Riva	S. Alessio Etneo	Letojanni	Giardini Taormina
240	243	248	251	256	265	269	271																						
231	234	239	242	247	256	260	262	266	267	269	271	273																	
223	226	231	234	239	248	252	254	258	259	261	263	265	269																
220	223	228	231	236	245	249	251	255	256	258	260	262	266																
215	218	223	226	231	240	244	246	250	251	253	255	257	261																
210	213	218	221	226	235	239	241	245	246	248	250	252	256	271															
250	253	258	261	266	275	279	281																						
257	260	265	268	273	282	286	288																						
268	271	276	279	284	293	297	299																						
276	279	284	287	292	301	305	307																						

Numero di pagina	Numero progressivo	STAZIONI	Istradamento	Buonfornello	Campofelice	Lascari	Cefalù	Castelbuono	Pollina	Tusa	S. Stefano Camastra	Caronia	S. Fratello Acquedolci	S. Agata di Militello	S. Marco d'Alunzio Torrenova	Zappulla	Naso Capo d'Orlando	Brolo Ficarra	Piraino S. Angelo	Giojosa Marea	S. Giorgio	Patti
		Valsavoja-Caltagirone																				
79	5	Leone	255.139 } 22	222	228	233	242	251	257	265												
»	6	Scordia	»	226	232	237	246	255	261	269												
»	7	Fildidonna	»	234	240	245	254	263	269	277												
»	8	Militello	»	241	247	252	261	270	276	284												
»	9	Mineo	»	255	251	256	265	274	280	288												
»	10	Vizzini Licodia	»	254	260	265	274	283	289	297												
»	11	Grammichele	»	266	272	277	286	295	301	309												
»	12	Caltagirone	»	279	285	290	299	308	314	322												
		Porto Empedocle-Palermo																				
80	12	Porto Empedocle	255	106	112	117	126	135	141	149	158	166	180	185	189	192	198	206	208	212	218	222

Numero di pagina	Numero progressivo	STAZIONI	Istradamento	Buonfornello	Campofelice	Lascari	Cefalù	Castelbuono	Pollina	Tusa	S. Stefano Camastra	Caronia	S. Fratello Acquedolci	S. Agata di Militello	S. Marco d'Alunzio Torrenova	Zappulla	Naso Capo d'Orlando	Brolo Ficarra	Piraino S. Angelo	Gioiosa Marea	S. Giorgio	Patti
80	13	Girgenti	255	96	102	107	116	125	131	139	148	156	170	175	179	182	188	196	198	202	208	212
»	14	Comitini	»	80	86	91	100	109	115	123	132	140	154	159	163	166	172	180	182	186	192	196
»	15	Campofranco	»	69	75	80	89	98	104	112	121	129	143	148	152	155	161	169	171	175	181	185
»	16	Sutera	»	66	72	77	86	95	101	109	118	126	140	145	149	152	158	166	168	172	178	182
»	17	Acquaviva Castelt.	»	61	67	72	81	90	96	104	113	121	135	140	144	147	153	161	163	167	173	177
»	19	Cammarata	»	51	57	62	71	80	86	94	103	111	125	130	134	137	143	151	153	157	163	167
»	20	Castronovo di S.	»	46	52	57	66	75	81	89	98	106	120	125	129	132	138	146	148	152	158	162
»	21	Lercara Bassa	»	39	45	50	59	68	74	82	91	99	113	118	122	125	131	139	141	145	151	155
»	22	Roccapalumba Alia	»	31	37	42	51	60	66	74	83	91	105	110	114	117	123	131	133	137	143	147
»	23	Montemaggiore Belsito	»	22	28	33	42	51	57	65	74	82	96	101	105	108	114	122	124	128	134	138
»	24	Causo	»	18	24	29	38	47	53	61	70	78	92	97	101	104	110	118	120	124	130	134
»	25	Sciara Aliminusa	»	13	19	2[illegible]	33	42	48	56	65	73	87	92	96	99	105	113	115	119	125	129
»	26	Cerda	»	7	13	18	27	36	42	50	59	67	81	86	90	93	99	107	109	113	119	123

Segue *Allegato* **C.**

Oliveri Tindari	Falcone	Castroreale Novara Furnari	Castroreale Bagni	Barcellona	Milazzo	S. Filippo Archi	S. Lucia	Roccavaldina Scala Torregrotta	Venetico Spadafora	S. Martino	Rometta	Saponara Bauso	Gesso	Messina	Tremestieri	Mili	Galati	Ponte S. Stefano	Ponte Schiavo	Giampilieri	Scaletta Zanclea	Alì	izza di Sicilia	Roccalumera Mandanici	Furci	S. Teresa di Riva	S. Alessio Etneo	Letojanni	Giardini Taormina
220	223	228	231	236	245	249	251	255	256	258	260	262	266	281															
204	207	212	215	220	229	233	235	239	240	242	244	246	250	265	272	273													
193	196	201	204	209	218	222	224	228	229	231	233	235	239	254	261	262	265	266	268	270	272								
190	193	198	201	206	215	219	221	225	226	228	230	232	236	251	258	259	262	263	265	267	269								
185	188	193	196	201	210	214	216	220	221	223	225	227	231	246	253	254	257	258	260	262	264	270							
175	178	183	186	191	200	204	203	210	211	213	215	217	221	236	243	244	247	248	250	252	254	260							
170	173	178	181	186	195	199	201	205	206	208	210	212	216	231	238	239	242	243	245	247	249	255							
163	163	171	174	179	188	192	194	198	199	201	203	205	209	224	231	232	235	236	238	240	242	248							
155	158	163	166	171	180	184	186	190	191	193	195	197	201	216	223	224	227	228	230	232	234	240							
146	149	154	157	162	171	175	177	181	182	184	186	188	192	207	214	215	218	219	221	223	225	231	234	236	237	240			
142	145	150	153	158	167	171	173	177	178	180	182	184	188	203	210	211	214	215	217	219	221	227	230	232	233	236	239		
137	140	145	148	153	162	166	168	172	173	175	177	179	183	198	205	206	209	210	212	214	216	222	225	227	228	231	234	241	
131	134	139	142	147	156	160	162	166	167	169	171	173	177	192	199	200	203	204	206	208	210	216	219	221	222	225	228	235	240

Numero di pagina	Numero progressivo	STAZIONI	Istradamento	Buonfornello	Campofelice	Lascari	Cefalù	Castelbuono	Pollina	Tusa	S. Stefano Camastra	Caronia	S. Fratello Acquedolci	S. Agata di Militello	S. Marco d'Alunzio Torrenova	Zappulla	Naso Capo d'Orlando	Brolo Ficarra	Piraino S. Angelo	Giojosa Marea	S. Giorgio	Patti
		S. Caterina Xirbi-Roccapalumba																				
81	3	Mimiani S. Cataldo	255.131	79	85	90	99	108	114	122	131	139	153	158	162	165	171	179	181	185	191	195
»	4	Marianopoli	»	68	74	79	88	97	103	111	120	128	142	147	151	154	160	168	170	174	180	184
»	5	Villalba	»	62	68	73	82	91	97	105	114	122	136	141	145	148	154	162	164	168	174	178
»	6	Vallelunga	»	57	63	68	77	86	92	100	109	117	131	136	140	143	149	157	159	163	169	173
»	7	Valledolmo	»	48	54	59	68	77	83	91	100	108	122	127	131	134	140	148	150	154	160	164
»	8	Marcatobianco	»	45	51	56	65	74	80	88	97	105	119	124	128	131	137	145	147	151	157	161

Segue *Allegato* **C.**

Oliveri Tindari	Falcone	Castroreale Novara Furnari	Castroreale Bagni	Barcellona	Milazzo	S. Filippo Archi	S. Lucia	Roccavaldina Scala Torregrotta	Venetico Spadafora	S. Martino	Rometta	Saponara Bauso	Gesso	Messina	Tremestieri	Milì	Galati	Ponte S. Stefano	Ponte Schiavo	Giampilieri	Scaletta Zanclea	Alì	Nizza di Sicilia	Roccalumera Mandanici	Furci	S. Teresa di Riva	S. Alessio Etneo	Letojanni	Giardini Taormina
203	206	211	214	219	228	232	234	238	239	241																			
192	195	200	203	208	217	221	223	227	228	230	232	234	238																
186	189	194	197	202	211	215	217	221	222	224	226	228	232																
181	184	189	192	197	206	210	212	216	217	219	221	223	227	242 (*)															
172	175	180	183	188	197	201	203	207	208	210	212	214	218	233	240	241													
169	172	177	180	185	194	198	200	204	205	207	209	211	215	230	237	238	241	242											

Ordine di Servizio N. 28.

Norme concernenti la esecuzione dei trasporti con assegno e la contabilità relativa.

A partire dal 1° aprile 1923 verranno apportate sostanziali modificazioni in ordine al carteggio ed alla contabilizzazione degli assegni, con l'attuazione di un nuovo sistema che s'impernia su questi quattro capisaldi:

a) carteggio con lettera di vettura speciale;

b) emissione della scheda di assegno da parte della stazione destinataria, all'atto dello svincolo della merce;

c) invio della scheda stessa, con l'avviso d'incasso, a mezzo posta raccomandata, anzichè per corrispondenza di servizio;

d) addebito degli importi relativi agli assegni riscossi indipendente dalle tasse di trasporto, all'appoggio di apposito elenco da contabilizzare sul conto corrente.

Tale sistema sarà da applicare, per ora, soltanto ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano, compresi quelli in servizio cumulativo ferroviario marittimo da e per gli scali delle Isole Eolie (con la tariffa ordinaria n. 6 G. V.) e dell'Arcipelago Toscano.

Restano pertanto invariate le norme attualmente in vigore per tutti gli altri servizi ferroviari-marittimi non previsti sopra e per il servizio cumulativo internazionale, avvertendo che per trasporti in servizio internazionale s'intendono unicamente quelli effettuati o sotto il regime delle tariffe dirette o con il carteggio da ferrovia a ferrovia, in base a lettera di vettura internazionale; di conseguenza le disposizioni che seguono sono applicabili anche ai trasporti da e per Chiasso locale e Modane locale, eseguiti con le lettere di vettura prescritte per il servizio interno e cumulativo italiano, *i quali trasporti, se accettati dopo il* 31 *marzo* 1923, *dovranno essere scritturati sui registri e riassunti spedizioni ed arrivi del servizio interno o cumulativo italiano, a seconda dei casi.*

Le stazioni e le gestioni merci autonome si uniformeranno, per i trasporti con assegno eseguiti dalla data anzidetta, alle seguenti disposizioni:

1. *Accettazione dei trasporti con assegno.* — Per le spedizioni gravate di assegno, tanto in servizio interno quanto in servizio cumulativo italiano, i mittenti dovranno presentare le lettere di vettura speciali, che sono contraddistinte da una larga fascia trasversale di color rosso sulle singole parti (lettera di vettura, duplicato, bollettino di consegna e lettera di avviso) ed hanno nel testo, a differenza delle altre lettere di vettura valevoli per le spedizioni senza assegno, le indicazioni relative all'assegno.

Gli speditori saranno tenuti ad esporre l'importo dell'assegno in tutte lettere ed in cifre, negli spazi all'uopo riservati della lettera di vettura vera e propria e del duplicato, e in sole cifre negli spazi appositi del bollettino di consegna e della lettera di avviso: tale importo peraltro non sarà più da riportare nella colonna delle tasse e delle spese, perchè con queste non dovrà più essere addizionato nè assunto a debito sui registri e sui riassunti degli arrivi, ma contabilizzato invece all'atto della sua riscossione con elenco a parte, come verrà detto al seguente punto 3.

Le stazioni mittenti accetteranno e daranno corso ai trasporti gravati di assegno scritturandoli negli ordinari registri spedizioni promiscuamente con quelli senza assegno, astenendosi dal compilare, come ora fanno, la scheda e dal consegnare quindi agli speditori lo scontrino di riconoscimento. Consegneranno soltanto il duplicato della lettera di vettura, in appoggio al quale sarà effettuato il pagamento dell'assegno appena perverrà l'avviso di incasso dalla stazione destinataria e lasceranno unito al duplicato della lettera di vettura lo speciale tagliando, la cui parte superiore (meno il numero e la data di spedizione che devono essere indicati dalle stazioni) dovrà sempre esser compilata dagli speditori. Si dovrà verificare che anche le indicazioni del tagliando corrispondano a quelle della lettera di vettura e del duplicato. Se gli speditori, in seguito, dovessero consegnare all'Amministrazione il duplicato della lettera di vettura a corredo di reclami od altro e non avessero ancora ottenuto il pagamento del-

l'assegno, staccheranno il tagliando del duplicato, in base al quale, ed in questi soli casi, verrà effettuato il pagamento stesso.

Le stazioni mittenti inoltre si accerteranno che il nome e il cognome o la ragione sociale degli speditori, nonchè il loro indirizzo, siano stati apposti anche negli appositi spazi del bollettino di consegna in modo completo e intelligibile, invitando gli speditori medesimi a riparare alle eventuali omissioni delle indicazioni succitate.

Le stazioni mittenti dovranno poi prendere nota degli assegni, « per memoria », sui registri spedizioni e quando trattasi di stazioni che hanno un certo movimento di assegni provvederanno, per averli meglio in evidenza, ad iscriverli anche sul registro di nuova istituzione mod. C^I 418, promiscuamente pei due servizi interno e cumulativo italiano, e con lo stesso ordine di registrazione delle rispettive spedizioni.

2. *Emissione delle schede di assegno ed invio degli avvisi di incasso.* — Le stazioni destinatarie non dovranno più comprendere gli importi degli assegni nel totale delle tasse e spese in assegnato. Esse verificheranno che dai bollettini di consegna risultino il nome e il cognome o la ragione sociale degli speditori, nonchè il loro indirizzo e completeranno o modificheranno, in base alla lettera di vettura vera e propria, le indicazioni che fossero difettose: quindi scrittureranno i trasporti con assegno sugli ordinari registri arrivi, promiscuamente con quelli senza assegno, addebitandosi soltanto delle tasse e spese e non dell'ammontare degli assegni. L'importo di ciascun assegno dovrà, peraltro, essere indicato « per memoria » sul margine dei registri arrivi, di contro alle singole scritturazioni dei trasporti che gli assegni riflettono e di questi importi si esporrà sui registri — sempre « per memoria » — il totale per giornata.

Allorchè i destinatari si presenteranno per svincolare la merce, le stazioni dovranno scritturare i trasporti sul registro di uscita merci mod. C^I 407, iscrivendovi in una colonna da intestare appositamente e che verrà introdotta in occasione di ristampa, l'importo di ogni assegno e dovranno altresì compilare esattamente, sempre all'atto dello svincolo e *non prima,* la scheda e i tagliandi dei nuovi fascicoli mod. C^I 449 pel servizio interno e

mod. C[I] 450 pel servizio cumulativo italiano, i quali sono costituiti di quattro parti, e cioè:

A) matrice;

B) dichiarazione dell'avvenuta riscossione dell'assegno, da rilasciare al destinatario;

C) avviso d'incasso, da inviare direttamente allo speditore;

D) avviso d'incasso, da inviare alla stazione mittente.

Ad ogni stazione o gestione merci autonoma ed eventualmente ai diversi sportelli dei grandi scali saranno assegnati fascicoli con un numero proprio distintivo di ciascuna stazione, gestione o sportello e con una numerazione progressiva delle schede, mod. C[I] 449 o C[I] 450.

Nelle richieste di nuovi fascicoli, da fare col mod. A 19 al « Controllo viaggiatori e bagagli di Firenze » — anzichè al magazzino stampati — almeno un mese prima che sia esaurita la fornitura, dovrà essere precisato l'ultimo numero progressivo dell' ultimo fascicolo ricevuto, per modo che dall'una all'altra somministrazione non abbiano a verificarsi numeri saltuari.

Il tagliando della richiesta A 19, dopo verificata attentamente la fornitura, sarà da ritornare al detto Controllo, debitamente completato, in segno di ricevuta.

Riscosso l'assegno e completato in ogni sua parte il modulo C[I] 449 o C[I] 450, le stazioni destinatarie consegneranno a chi ha eseguito lo svincolo il tagliando B di ricevuta.

Provvederanno poi nella stessa giornata all'invio, come piego postale raccomandato — *in franchigia* —, dell'avviso d'incasso (tagliando D) alla stazione mittente, considerando come tale la stazione di scambio per i trasporti provenienti da Amministrazioni in servizio di corrispondenza e la stazione di contatto (transito) con le linee delle ferrovie concesse o delle società di navigazione, per i trasporti provenienti da Amministrazioni in servizio cumulativo italiano, siano esse Amministrazioni *aderenti* o *no* al Controllo Comune.

L'invio degli avvisi d'incasso verrà fatto in appoggio all'elenco mod. C[I] 452, sul quale gli avvisi stessi dovranno essere registrati ad uno ad uno.

La matrice di ogni elenco mod. C[I] 452, dopo essere stata presentata all'ufficio postale per la spunta e la ricevuta, dovrà essere accuratamente conservata dalla stazione per eventuali accertamenti.

Contemporaneamente alla spedizione degli avvisi d'incasso (tagliando D) alle stazioni mittenti, le stazioni che hanno riscosso l'assegno invieranno l'altro avviso d'incasso (tagliando C) allo speditore, a mezzo posta ordinaria con affrancazione di centesimi 10, indirizzando tale avviso al preciso domicilio risultante dal documento di trasporto e dal bollettino di consegna.

Per l'incasso degli assegni gravati sui trasporti in servizio di corrispondenza e su quelli consegnati alle Agenzie di Città valgono le norme di cui al seguente punto 10.

Rimane fermo l'obbligo per le stazioni mittenti di sollecitare l'avviso d'incasso, ciò che dovrà avvenire entro dieci o quindici giorni dalla data stabilita per la riconsegna delle merci — a seconda che queste siano state spedite in servizio interno o cumulativo italiano — od appena ne ricevano giustificate sollecitazioni dai mittenti. Per gli assegni su spedizioni in servizio cumulativo con Amministrazioni non aderenti al Controllo comune le sollecitatorie devono essere indirizzate al transito di contatto con le Amministrazioni stesse.

3. *Addebitamento degli assegni riscossi ed accreditamento delle spese postali.* — Di mano in mano che avviene l'incasso degli assegni e lo stacco delle relative schede dai fascicoli mod. C[I] 449 o C[I] 450, le stazioni destinatarie redigeranno, separatamente per ciascun fascicolo (1° servizio interno - 2° servizio cumulativo italiano), l'elenco mod. C[I] 453 (a madre e figlia) iscrivendovi la data di addebito, il numero della scheda — che verrà così ad essere strettamente progressivo — gli estremi della spedizione, l'importo dell'assegno ed il credito delle spese postali incontrate per l'invio agli speditori degli avvisi d'incasso.

Con la chiusura contabile giornaliera si addebiteranno nel conto corrente mod. C[I] 436, intestando la finca necessaria « *Assegni incassati* », del totale degli assegni riscossi nella giornata per trasporti in servizio interno e cumulativo italiano e si accrediteranno in altra colonna del totale delle spese postali sostenute

per l'invio degli avvisi d'incasso. Rimetteranno poi a fine mese l'elenco mod. C^I 453 del servizio interno al Controllo merci interno di Torino, mentre il mod. C^I 453 del servizio cumulativo dovrà essere inviato al competente Controllo di Firenze.

I rispettivi importi di debito (assegni riscossi) e di credito (spese postali) verranno iscritti sotto apposite voci sui prospetti del debito e del credito mod. C^I 418 (servizio interno) e C^I 423 (servizio cumulativo), prospetti che si continuerà a rimettere all'ufficio Contabilità dei prodotti insieme con il conto corrente riassuntivo mod. C^I 502.

Nei suddetti elenchi mod. C^I 453 non dovranno per nessun motivo verificarsi numeri saltuari di schede; in caso di annullamento di qualche scheda, essa dovrà egualmente iscriversi con l'indicazione « annullata » ed allegarsi all'elenco.

4. *Rimborso degli assegni.* — Ricevuto l'avviso d'incasso, la stazione mittente del trasporto ne riscontrerà la regolarità, accertando che non vi manchi il bollo ad umido della stazione destinataria e che gli estremi citativi corrispondano a quelli preventivamente trascritti sul registro ordinario delle spedizioni o su quello speciale mod. C^I 448, assicurandosi inoltre dai registri medesimi che l'assegno non sia stato già pagato. Attenderà poi che lo speditore si presenti a riscuotere e qualora tardi qualche giorno, staccherà, come attualmente, la lettera di avviso (la quale, peraltro, sarà da inviare subito, se l'avviso d'incasso sia pervenuto quando sono prossimi a compiersi i termini di 20 giorni o di 30 giorni, rispettivamente per il servizio interno e cumulativo, previsti dall'art. 25 § 2 delle Tariffe); quindi procederà al pagamento con tutte le cautele e le modalità previste dalle norme contabili in vigore, ritirando quietanza sulla scheda di assegno, previa apposizione per parte dello speditore delle marche da bollo occorrenti in forza del Regio decreto 26 febbraio 1921, n. 167, e relativa addizionale, come dalla legge 20 agosto 1921, n. 1178, nella misura del 20 per cento, indicata anche dalla circolare n. 43, *bollettino ufficiale* n. 44 del 3 novembre 1921.

All'atto del pagamento si riscuoteranno le provvigioni stabilite dalle tariffe e si riscuoterà altresì la somma fissa di cent. 10 per assegno, a rimborso delle spese postali di invio dell'avviso d'incasso allo speditore (tagliando C).

Per i trasporti in servizio di corrispondenza si riscuoterà, inoltre, la provvigione corrisposta alla Amministrazione secondaria nella misura che risulterà indicata dalla stazione di scambio sull'avviso d'incasso.

Il pagamento dell'assegno dovrà essere fatto, come prescrive il punto 1 del presente ordine di servizio, verso presentazione del duplicato della lettera di vettura speciale riguardante il trasporto con assegno (cui deve essere unito lo speciale tagliando) o, quanto meno, verso presentazione del solo tagliando, nell'ipotesi prevista dal terz'ultimo capoverso del punto 1.

In ogni caso, la stazione mittente dovrà esporre le indicazioni relative all'avvenuto pagamento dell'assegno nella parte inferiore del suddetto tagliando (e ciò anche per quel che riguardasse l'eventuale riduzione dell'importo dell'assegno, ecc.) convalidando tali indicazioni col bollo a data; dopo di che restituirà alla parte l'intero duplicato della lettera di vettura o lo speciale tagliando più volte citato.

La stazione mittente inoltre dovrà esporre la data dell'avvenuto pagamento di ogni assegno ed i numeri della relativa scheda sui registri delle spedizioni (1) o sullo speciale registro mod. Cl 448 (e ciò naturalmente di contro alla scritturazione del trasporto cui l'assegno pagato si riferisce) e confermerà nello spazio dell'avviso di incasso all'uopo riservato, dopo la firma di quietanza dello speditore, di aver provveduto alle annotazioni di cui sopra.

Osservasi che le annotazioni sui tagliandi dei duplicati delle lettere di vettura e sui registri, nonchè l'apposizione del bollo sui tagliandi rivestono, con la presente riforma, un'importanza eccezionale e non dovranno essere assolutamente trascurate.

Qualora la stazione mittente abbia a rilevare una discrepanza fra l'ammontare dell'assegno che figura sul duplicato della lettera di vettura o sul tagliando esibito dallo speditore e la somma indicata sulla scheda di assegno, come riscossa dal destinatario, dovrà chiedere d'urgenza ed attendere conferma dalla sta-

(1) Finchè questi registri non saranno stati ristampati, predisponendovi apposite colonne, le stazioni dovranno esporre le indicazioni prescritte sui margini dei registri.

zione di arrivo della somma effettivamente incassata. Se risulterà che è stato per equivoco riscosso in più, si limiterà a rimborsare l'importo dell'assegno effettivamente gravato, quale apparisce dal duplicato della lettera di vettura o dal relativo tagliando; se fu riscosso in meno, eseguirà il pagamento della somma incassata dalla stazione di arrivo, apponendo, peraltro, in questo secondo caso, sul tagliando della lettera di vettura l'annotazione: « *Con riserva di rimborsare, se dovuta, anche la differenza di L. ...., risultante fra le indicazioni del presente tagliando e dell'avviso d'incasso* ». In ogni caso dovrà informare con lettera a parte il competente Controllo merci, per le ulteriori regolarizzazioni anche nei riguardi delle parti.

Ove lo speditore non fosse in grado di presentare insieme col duplicato della lettera di vettura anche l'avviso d'incasso ricevuto per posta, il pagamento dell'assegno potrà egualmente aver luogo. In mancanza invece del duplicato della lettera di vettura (che agli effetti del rimborso dell'assegno non è valido se non è presentato col tagliando) o del tagliando solo, nei casi in cui ne è ammessa la presentazione (punto 1), la stazione mittente si asterrà dall'effettuare il pagamento, che potrà avvenire soltanto in seguito ad ordine del Controllo, previo motivato reclamo da parte dell'interessato. Per le somme che venissero poi rimborsate in esito al reclamo, si esigerà, con la quietanza, un'esplicita dichiarazione che esoneri l'Amministrazione da qualsiasi responsabilità e molestia nel caso che si ritrovasse il duplicato o il tagliando della lettera di vettura.

È fatto altresì assoluto divieto alle stazioni destinatarie dei trasporti di rilasciare duplicati delle schede di assegno ed alle stazioni mittenti di rimborsare gli assegni in base a duplicati delle schede. *Le quietanze dei mittenti non saranno ritenute valide se non saranno rilasciate sulle schede originali.*

Quando occorra d'incaricare le imprese dei trasporti a domicilio del rimborso di assegni ai mittenti, le stazioni, pur continuando a regolarsi in base alle norme attualmente in vigore (trascrizione sui mod. C^I^ 472, restituzione coi mod. C^I^ 471 e credito sul conto corrente mod. C^I^ 476), avranno cura di dare ad esse imprese le istruzioni di cui al presente punto 4.

Trascorsi sei mesi dalla data del trasporto senza che i mit-

tenti si siano presentati a riscuotere l'assegno, le rispettive schede verranno rimesse, alla fine di ciascun mese, al Controllo merci competente, senza, bene inteso, alcuna operazione contabile, ma prendendo nota di tale invio sui registri spedizioni o su quello mod. C^{I} 448.

5. *Contabilizzazione degli assegni rimborsati e compilazione degli elenchi relativi.* — Nulla è innovato per quanto riguarda la contabilizzazione degli assegni rimborsati e delle provvigioni rispettivamente riscosse, che continuerà a farsi, tanto pel servizio interno, quanto pel servizio cumulativo, con gli elenchi mod. C^{I} 457, da inviare alle epoche stabilite ai Controlli merci, corredati dalle schede di assegno.

Sugli elenchi mod. C^{I} 457, che all'uopo sono stati ristampati, le stazioni dovranno prendere a debito anche le spese postali rimborsate dallo speditore all'atto del pagamento dell'assegno. L'ammontare di tali recuperi verrà contabilizzato giornalmente sul conto corrente mod. C^{I} 436 in una cifra unica coll'importo delle provvigioni e a fine mese sui prospetti del debito e del credito mod. C^{I} 418 e C^{I} 423.

6. *Inserzione degli assegni od aumento del loro importo su spedizioni in corso.* — Ricevuta la domanda col mod. C^{I} 464 in doppio originale, ed accertatasi dell'identità del mittente, la stazione di partenza prenderà nota sul duplicato della lettera di vettura originaria (ed eventualmente anche sul relativo tagliando) dell'ordine impartito dal mittente stesso, riscuoterà la tassa stabilita per tutti i casi di modificazione al contratto di trasporto e trasmetterà immediatamente alla stazione destinataria in piego postale raccomandato, a spese del mittente, uno degli esemplari del mod. C^{I} 464, compilato dal mittente medesimo.

Questi potrà anche avvalersi della facoltà accordatagli dall'art. 39, § 4 delle tariffe e — a sue spese — preavvisare telegraficamente la stazione destinataria, per mezzo di quella di partenza, della modificazione apportata al contratto di trasporto, indicando con precisione e in tutte lettere, sì da evitare possibilità di equivoci, l'importo dell'assegno inserito o l'aumento di quello già gravato sulla spedizione.

La stazione di partenza compilerà una lettera di vettura spe-

ciale per i trasporti con assegno, indicandovi l'ammontare dell'assegno inserito *ex novo*, oppure la somma di cui il primitivo assegno deve essere aumentato.

Se trattasi d'inserzione di assegno, nello spazio della lettera di vettura riservato alla natura della merce, apporrà l'indicazione: « *Assegno gravato sulla spedizione n. . . . del . . . composta di . . . . . all'indirizzo . . . . .* »; nel caso invece di aumento dell'importo dell'assegno, indicherà: « *In aumento dell'assegno di L. . . . . . gravato sulla spedizione n. . . . del . . . . .* ».

Nell'uno e nell'altro caso la stazione mittente medesima indicherà sulla nuova lettera di vettura anche gli estremi del piego disposizioni e (nella colonna « affrancate ») la tassa prescritta per la modificazione del contratto; e dopo aver rilasciato allo speditore, con analoga annotazione, il relativo duplicato, provvederà a scritturare il documento di trasporto sui registri delle spedizioni ordinarie (ed eventualmente sul registro C^{I} 448), assumendo debito della tassa suddetta e prendendo nota, limitatamente ai casi di aumento dell'assegno, della modificazione dell'importo di questo, anche di contro alla scritturazione della spedizione originaria; poscia invierà il documento stesso alla stazione destinataria, includendolo nello stesso piego postale raccomandato contenente il mod. C^{I} 464.

Inoltre la stazione mittente compilerà un'altra lettera di vettura, esponendovi tutte le indicazioni e annotazioni prescritte dai capoversi precedenti ed aggiungendo, in modo chiaro e visibile, l'annotazione seguente: « *Copia della lettera di vettura spedita con piego postale* ». Invierà quindi la copia medesima alla stazione destinataria, *per ferrovia*, senza, naturalmente, provvedere a nuove scritturazioni sui registri e sui riassunti delle spedizioni.

Il secondo esemplare del mod. C^{I} 464, debitamente completato, dovrà essere trasmesso al competente Controllo merci.

Il costo dei due esemplari del Mod. C$_{I}$ 464, come pure quello dei due esemplari delle lettere di vettura, è a carico del mittente.

La stazione di arrivo, ricevuto il piego disposizioni, scritturerà la nuova lettera di vettura su cui l'assegno o la parte aumentata dell'assegno deve trovarsi inscritta, sui registri arrivi del servizio interno o cumulativo italiano, a seconda del caso, senza

conteggiare alcun importo, dovendo addebitarsi al momento dello svincolo, con l'elenco mod. C[I] 453, come è stato detto al punto 3.

Se la copia della lettera di vettura pervenisse per ferrovia prima del piego disposizioni spedito per posta, la stazione di arrivo attenderà che giunga quest'ultimo, insieme coll'altra lettera di vettura, e frattanto non permetterà che il trasporto venga svincolato.

Se infine lo speditore si è avvalso della facoltà del preavviso telegrafico, la stazione di arrivo attenderà ugualmente che pervenga il piego disposizioni con la nuova lettera di vettura, se il telegramma riflette un trasporto di merci non deperibili. Ma ove si tratti di merci deperibili, per le quali la riconsegna non deve essere ritardata, la stazione, senza attendere nè il piego nè la nuova lettera di vettura (che peraltro deve essere sempre registrata all'atto del suo arrivo), nè la copia della medesima, spedita per ferrovia, riscuoterà dal destinatario, oltre agli importi indicati sulla lettera di vettura del trasporto originario, quello degli assegni inseriti o degli aumenti richiesti *quali dal telegramma risultano,* addebitandosi, come di consueto, col mod. C[I] 453, previa emissione della scheda.

Nei casi di aumento di assegno tale scheda dovrà essere unica, comprendente cioè l'importo complessivo dell'assegno (primitivo ed aumento) e dovrà contenere gli estremi di spedizione della lettera di vettura originaria e di quella redatta per l'aumento.

Il piego disposizioni, mod. C[I] 461, dovrà, in ogni caso, essere allegato alla matrice della scheda di assegno.

Qualora il piego disposizioni pervenisse dopo che lo svincolo fosse avvenuto, la stazione destinataria scritturerà ugualmente in arrivo la nuova lettera di vettura pervenutale con il piego ed avvertirà dell'eseguito svincolo la stazione di partenza, la quale, a sua volta, informerà il mittente che non è stato possibile di eseguire il suo ordine.

In ogni caso la stazione di arrivo si asterrà dallo scritturare la copia della lettera di vettura, pervenutale per ferrovia, sui registri arrivi e curerà invece che tale copia venga unità alla lettera di vettura giunta per posta insieme col piego disposizioni.

7. *Riduzione od annullamento di assegni.* — Nel caso di riduzione o di annullamento di assegni, la stazione di partenza,

ricevute le disposizioni del mittente sul mod. C[I] 464 in doppio originale e riscossa la tassa prescritta, prenderà nota sui registri delle spedizioni ordinarie, o su quello mod. C[I] 448, nonchè sul duplicato della lettera di vettura e sul relativo tagliando speciale, della riduzione o dell'annullamento dell'assegno.

Nel caso di annullamento, sarà inoltre dovuta dal mittente la provvigione minima, da addebitarsi sul Mod. C[I] 457.

Poscia invierà un esemplare del mod. C[I] 464 in piego postale raccomandato alla stazione di arrivo, sempre a spese del mittente, insieme con una lettera di vettura *valevole per i trasporti senza assegno*, sulla quale, previa scritturazione sui registri delle spedizioni ordinarie, verranno indicati gli estremi del mod. C[I] 464 e l'importo della tassa di modificazione del contratto di trasporto.

Oltre a ciò la stazione di partenza redigerà un'altra lettera di vettura, con le indicazioni di cui sopra, aggiungendo, in modo visibile, l'annotazione « Copia della lettera di vettura spedita con piego postale » e, senza scritturarla sui registri spedizioni, invierà tale copia, per ferrovia, alla stazione destinataria.

Il mittente, anche in simili casi, potrà far inviare il preavviso telegrafico.

Il secondo esemplare del mod. C[I] 464 dovrà essere trasmesso al Controllo.

Il costo dei due esemplari del Mod. C[I] 464, come pure quello dei due esemplari delle lettere di vettura, è a carico del mittente.

La stazione di arrivo, per tutto quel che concerne la lettera di vettura scortante il mod. C[I] 464, la copia relativa pervenuta per ferrovia ed i termini di tempo in cui deve eseguire le disposizioni dello speditore (a seconda cioè che vi sia o meno il preavviso telegrafico, che questo riguardi merci non deperibili o deperibili e che lo svincolo abbia o non abbia avuto luogo), si uniformerà alle norme del precedente punto 6.

In ogni caso la stazione di arrivo, al momento in cui il destinatario si presenterà per lo svincolo, staccherà la scheda di assegno per l'importo ridotto, oppure non staccherà alcuna scheda, regolandosi sulle indicazioni del mod. C[I] 464 o del telegramma di preavviso, senza, comunque, che si renda più necessario, per parte sua, di procedere ad alcun pareggio contabile.

Farà peraltro annotazione, sulla lettera di vettura origina-

ria, se è ancora in suo possesso, *e in ogni caso* sul bollettino di consegna da rilasciare al destinatario, degli estremi del modello C^I 464, convalidando tale annotazione col bollo ad umido.

Il mod. C^I 464 dovrà poi essere unito alla matrice della scheda di assegno nel caso di riduzione di esso.

8. *Assegni su merci da rispedire.* — Se il mittente domanda nei modi voluti il ritorno di una merce gravata di assegno, la stazione di arrivo ne eseguirà la spedizione colla lettera di vettura valevole pei trasporti senza assegno, unendovi il bollettino di consegna della spedizione originaria e conteggiando come spesa anticipata, esente da provvigione, l'importo di tutte le tasse e spese a carico del trasporto, compreso il prezzo degli occorrenti stampati, ma escluso l'ammontare dell'assegno che deve ritenersi annullato e che per effetto di quanto prevede il presente ordine di servizio non deve essere stato preso a debito.

Tale rispedizione verrà assunta a debito dalla stazione che la riceve, la quale consegnerà la merce al destinatario (già mittente) previo pagamento delle tasse e spese a carico suaccennate.

Le norme stabilite dai due capoversi precedenti valgono anche nel caso che il mittente, ordinando la rispedizione per un'altra destinazione, ovvero la consegna nella originaria stazione di partenza ad un altro destinatario che non sia il mittente medesimo, domandi col piego disposizioni l'annullamento dell'assegno posto sulla spedizione primitiva.

Quando lo speditore domandi invece che il trasporto venga riconsegnato in un'altra destinazione (od anche nella stazione originaria, purchè il nuovo destinatario non sia lo speditore medesimo), mantenendo l'assegno primitivo, od aumentandone o riducendone l'importo, ovvero inserendo un assegno se la merce non ne era prima gravata, la stazione che riceve tale ordine eseguirà la rispedizione compilando una nuova lettera di vettura pei trasporti con assegno, indicandovi l'importo dell'assegno originario o quello dell'assegno aumentato, ridotto o inserito ed allegandovi il bollettino di consegna della spedizione originaria ed iscrivendovi una spesa anticipata eguale alla somma assunta a debito come tasse della spedizione originaria stessa, se fu eseguita in assegnato, comprese le tasse di magazzinaggio, nonchè il prezzo

degli occorrenti stampati, ma non compreso naturalmente l'importo dell'assegno.

La stazione di definitiva destinazione, riscosso l'assegno, invierà l'avviso d'incasso direttamente alla stazione originaria risultante dal primo bollettino di consegna allegato al documento della rispedizione, secondo le norme di cui al punto 2, avvertendo che nelle diverse parti della scheda di assegno dovranno essere esposti gli estremi delle spedizioni primitive e non quelli delle rispedizioni.

Le stazioni originarie di partenza, quelle che eseguiscono le rispedizioni e le stazioni di arrivo definitive si conformeranno, a seconda dei casi, e in quanto non siano in contrasto con le disposizioni del presente punto 8, anche alle norme stabilite dai precedenti punti 6 e 7.

In particolar modo si fa obbligo alle stazioni di partenza di praticare sui registri delle spedizioni o sul registro mod. Cɪ 448, nonchè sul duplicato della lettera di vettura originaria (ed eventualmente sul relativo tagliando), le annotazioni relative all'annullamento e all'inserzione degli assegni od alla modificazione del loro importo primitivo. Le stazioni ove si effettuano i ricarteggi dovranno inoltre osservare le regole fissate dal punto 32 dell' «Istruzione per l'applicazione delle nuove condizioni e tariffe ».

9. *Operazioni dei transiti pei trasporti in servizio cumulativo.* — I transiti in contatto con le Amministrazioni aventi rapporti di servizio cumulativo con la rete dello Stato, *siano esse aderenti o no al Controllo comune,* si regoleranno secondo le norme seguenti.

I transiti consegneranno sollecitamente al personale del corrispondente gli avvisi d'incasso loro pervenuti per posta dalle stazioni destinatarie dei trasporti gravati di assegno.

Gli avvisi d'incasso provenienti dalle stazioni del corrispondente a contatto, tosto che siano stati consegnati dai suoi agenti, verranno dai nostri transiti spediti per posta *raccomandata in franchigia,* colle modalità prescritte dal punto 2 del presente ordine di servizio, alle stazioni mittenti dei trasporti cui gli avvisi si riferiscono, se queste siano della rete dello Stato, ovvero all'altro

transito di contatto con la linea cui le stazioni mittenti appartengono, qualora queste siano di un altro corrispondente.

In ogni caso il passaggio degli avvisi d'incasso fra i nostri agenti e quelli del corrispondente dovrà essere fatto risultare — previa apposizione del bollo a data del transito sugli avvisi — mediante la loro inscrizione sui libri e sui fogli di consegna delle merci, *come se si trattasse di merci vere e proprie;* ciò allo scopo di delimitare le rispettive responsabilità, qualora si dovessero corrispondere agli speditori gli interessi per il ritardato pagamento degli assegni.

I transiti in contatto colle Amministrazioni di ferrovie concesse e con le Società di navigazione non aderenti al Controllo comune non dovranno peraltro conteggiare l'assegno a debito o a credito delle amministrazioni stesse all'atto in cui consegnano o ricevono il trasporto, insieme colle tasse a carico, come ora praticano, ma dovranno invece contabilizzare coi procedimenti sottoindicati le somme costituenti gli assegni stessi, al momento in cui ricevono dalla Amministrazione corrispondente, o le consegnano, l'avviso di incasso.

I transiti suddetti scrittureranno gli avvisi sui registri e riassunti spedizioni o arrivi di transito, a seconda che si tratti di avvisi consegnati dai corrispondenti o ad essi passati. Tali registri e riassunti dovranno essere tenuti separati da quelli dei trasporti ordinari, con numerazione propria da esporre anche sugli avvisi d'incasso. I riassunti verranno quindicinalmente rimessi al Controllo merci cumulativo italiano di Firenze.

Con i riassunti spedizioni i corrispondenti saranno addebitati degli importi degli assegni e accreditati delle spese postali (L. 0.10 per ogni assegno) sostenute dalle loro stazioni per inviare agli speditori l'avviso d'incasso, (tagliando *C* della scheda mod. C[I] 450). Con i riassunti arrivi i corrispondenti verranno invece accreditati dell'ammontare degli assegni e addebitati delle spese postali (da computare nella misura suindicata) sopportate dalle stazioni destinatarie dei trasporti gravati d'assegno per l'invio ai mittenti dei precitati tagliandi C.

Gli importi totali contabilizzati con questi riassunti verranno infine riportati sul conto corrente di transito.

I transiti sono in obbligo di fare le pratiche con le stazioni

destinatarie per il ritorno degli avvisi d'incasso, quando, a tale uopo, siano interessati dalle stazioni mittenti.

Ad abbondanza, si fa rilevare che, per quel che risulta dalle disposizioni precedenti, i transiti a contatto con le Amministrazioni aderenti al Controllo comune devono provvedere unicamente alla consegna e al ricevimento e spedizione per posta degli avvisi d'incasso, astenendosi da qualsiasi altra operazione.

10. *Assegni gravati sui trasporti in servizio di corrispondenza e su quelli consegnati alle Agenzie di città* (1). — Anche pei trasporti con assegno destinati ad Amministrazioni in servizio di corrispondenza, le stazioni di scambio non dovranno più addebitarsi degli importi degli assegni colle tasse di porto e quindi non dovranno più portare siffatti importi nella rimanenza del conto corrente mod. C^I 436 fra i titoli da liquidare (partite diverse), pur continuando a farsi rilasciare dalle Amministrazioni corrispondenti le obbligazioni sui mod. C[I] 466 ed a sollecitare da esse il pagamento degli assegni, secondo quanto stabiliscono le « *Norme pel servizio contabile delle gestioni merci* ».

Sulla matrice e sul tagliando dei mod. C[I] 466 le stazioni di scambio dovranno indicare anche la data di partenza della spedizione e il domicilio del mittente (riferendosi al trasporto originario se si trattasse di una rispedizione), nonchè il numero di arrivo e quello di uscita.

Volta per volta che avranno luogo i pagamenti da parte dell'Amministrazione corrispondente, le stazioni predette staccheranno le schede di assegno indicandone i singoli importi nella prescritta colonna del registro di uscita merci, e riportando i numeri progressivi delle schede sui mod. C[I] 466. Per tutto il resto si uniformeranno alle disposizioni di cui ai punti 2 e 3 del presente ordine di servizio ed eventualmente a quelli 6, 7 e 8, considerando la ferrovia corrispondente come il destinatario del trasporto e restituendole l'obbligazione in precedenza ricevuta.

Le provvigioni pagate all'Amministrazione corrispondente

(1) *Le disposizioni che seguono non riguardano le Agenzie che, come quelle di Genova e di Milano (n. 1 e n. 2) tengono il conto corrente mod.* C[I] *502 e che, pertanto, si regoleranno in tutto come le stazioni.*

verranno prese a credito dalle stazioni di scambio, insieme con le spese postali occorse per l'invio degli avvisi d'incasso, sui mod. C[I] 453, e di conseguenza non dovranno più essere emesse le riprese sulle stazioni mittenti per il pareggio di tali provvigioni.

Per dare modo però alle stazioni mittenti di riscuotere anche l'ammontare delle provvigioni medesime, le stazioni di scambio dovranno indicarne l'importo sull'avviso d'incasso.

Per i trasporti con assegno provenienti dalle Amministrazioni in servizio di corrispondenza, le stazioni di scambio si regoleranno nei modi prescritti dal punto 1 di questo Ordine di servizio (e, al caso, da quelli 6, 7 e 8), considerando l'Amministrazione corrispondente quale mittente del trasporto e consegnandole quindi il duplicato della lettera di vettura per i trasporti con assegno, insieme col relativo tagliando speciale.

Le stazioni predette dovranno curare che alle lettere di vettura vengano uniti dal corrispondente i bollettini di consegna del trasporto anteriore, con l'indicazione del mittente e del suo domicilio, affinchè le stazioni di arrivo possano inviargli l'avviso d'incasso, tagliando C.

Pervenuti gli avvisi d'incasso, tagliando *D*, dalle stazioni di arrivo, le stazioni di scambio verseranno gli importi degli assegni al corrispondente, facendosi però pagare le provvigioni relative e l'ammontare delle spese postali sostenute dalle stazioni destinatarie per la spedizione dell'avviso d'incasso al mittente.

Anche per i trasporti consegnati alle Agenzie di città, le stazioni non dovranno addebitarsi, con le tasse di porto, degli assegni, il cui ammontare, peraltro, verrà inscritto in separata colonna sulle distinte mod. C[I] 472 e posto integralmente a debito delle Agenzie sul conto corrente mod. C[I] 476, ai soli fini dei rapporti di dare e di avere fra stazioni ed Agenzie, senza che l'ammontare stesso trovi riscontro sul conto corrente delle gestioni, mod. C[I] 436.

Le Agenzie continueranno a contabilizzare, nella rimanenza, gli assegni gravati sulle spedizioni non svincolate, facendone risultare la precisa somma complessiva nel saldo debitore, *separatamente* dalle altre tasse e spese a carico delle spedizioni medesime.

Per gli assegni incassati, le Agenzie rilasceranno ai destina-

tari, insieme coi bollettini di consegna, le dichiarazioni d'incasso, staccandole dai fascicoli costituenti il nuovo mod. C[I] 454. Compileranno, poi, la distinta degli assegni incassati, accreditandosi del relativo ammontare sul conto corrente C[I] 476, e la presenteranno con le matrici dei mod. C[I] 454 alle stazioni, che, a lor volta, emetteranno le schede d'assegno, mod. C[I] 449 e C[I] 450, riportandone i singoli importi sul registro di uscita merci e regolandosi per il resto in conformità alle disposizioni dei precedenti punti 2 e 3.

I tagliandi B delle schede saranno consegnati alle Agenzie per essere da queste trattenuti.

11. *Trasporti in servizio interno e cumulativo italiano da e per Fiume, Chiasso locale e Modane locale.* — Gli avvisi d'incasso (tagliando *D*) di assegni gravati su trasporti provenienti da Fiume, Chiasso locale e Modane locale dovranno essere inviati dalle stazioni destinatarie rispettivamente alle stazioni di Abbazia Mattuglie, Como S. G. e Bardonecchia come *pieghi postali raccomandati in franchigia,* che le dette stazioni faranno subito proseguire come corrispondenza raccomandata di servizio, e quindi per ferrovia, fino a Fiume, Chiasso e Modane, astenendosi da qualsiasi altra operazione.

Gli avvisi d'incasso di assegni riscossi dalle stazioni di Fiume, Chiasso locale e Modane locale saranno, a cura di queste stazioni rimessi — ugualmente per ferrovia come corrispondenza raccomandata — a quelle contigue di Abbazia Mattuglie, Como S. G. e Bardonecchia le quali, a loro volta, provvederanno a rispedirli come *pieghi postali raccomandati in franchigia* alle stazioni mittenti, ovvero alle stazioni di scambio o di transito se si tratti di assegni su trasporti in partenza da Amministrazioni aventi rapporti di servizio di corrispondenza o cumulativo con la rete dello Stato.

Resta inteso che gli avvisi di incasso per i mittenti (tagliando *C*) saranno impostati sul luogo dalle stazioni di Fiume, Chiasso e Modane.

In senso inverso, tutte le altre stazioni del Regno dirigeranno gli avvisi di incasso agli speditori (tagliando *C*) nelle dette località di Fiume, Chiasso e Modane.

La francatura da e per Fiume è quella di cent. 10 stabilita per l'interno; la francatura da e per Chiasso e Modane è di cent. 20. Di conseguenza all'atto del pagamento degli assegni agli speditori (punto 4 del presente ordine di servizio) si ricupereranno, quando del caso, i cent. 20.

12. *Smarrimento dell'avviso d'incasso.* — Date le cautele prescritte per l'invio dell'avviso d'incasso (tagliando *D*), *molto* difficilmente potrà andare smarrito; tuttavia, ogni qualvolta il caso abbia a verificarsi, le stazioni destinatarie dovranno astenersi rigorosamente dall'emettere duplicato delle schede. Provvederà all'eventuale rimborso dell'assegno, in sede di reclamo, il competente Controllo merci, dopo avere accertato che sull'apposito tagliando del duplicato della lettera di vettura, da prodursi col reclamo, non esista alcuna annotazione della stazione di partenza, relativa al rimborso.

13. *Rivalse contabili.* — Da quanto è stato dettagliatamente esposto, risulta evidente che nessuna rivalsa contabile dovrà più essere effettuata dalle stazioni d'arrivo per pareggiarsi di assegni non incassati in tutto od in parte, e che nessuna partita del genere dovrà più figurare in rimanenza per trasporti effettuati dal 1° aprile 1923.

14. *Disposizione transitoria.* — Premesso che in conseguenza delle nuove norme che regolano i trasporti con assegno, vengono ad essere modificate anche le lettere di vettura per i trasporti senza assegno, sarà ammesso che questi ultimi vengano eseguiti, fino al 31 dicembre c. a. con lettere di vettura del tipo di quelle allegate alle « Condizioni e tariffe » all'atto della loro pubblicazione.

Le spedizioni con assegno dovranno invece, *senza eccezioni,* essere eseguite dal 1° aprile 1923, data dell'entrata in vigore del presente ordine di servizio, in base alle lettere di vettura speciali prescritte dal punto 1. Resta poi inteso che per i trasporti accettati fino a tutto il 31 marzo 1923 valgono le disposizioni ora vigenti, anche nei casi di inserzioni aumenti, riduzioni, annullamenti di assegni, di rispedizioni ecc., che avessero effetto, relativamente ai detti trasporti, dopo la data suindicata.

15. *Disposizioni diverse.* — Le stazioni e le gestioni merci autonome riceveranno tempestivamente una congrua fornitura dei nuovi modelli citati nel presente ordine di servizio, nonchè delle lettere di vettura speciali per trasporti con assegno, per la vendita al pubblico, delle quali dovranno addebitarsi nei modi d'uso.

È fatto obbligo ai signori capi stazione e capi gestione merci di vigilare ed accertarsi, sotto la loro personale responsabilità, che queste nuove disposizioni, intese a semplificare e a rendere più regolari, sia nei riguardi del pubblico che nei riguardi dell'Amministrazione, le operazioni inerenti agli assegni, abbiano la più scrupolosa e diligente applicazione.

I dirigenti predetti dovranno esperire frequenti verifiche sull'andamento di questo importante ramo di servizio. Essi dovranno seguire il movimento degli assegni tenendo presente, in particolar modo, che la differenza fra l'importo degli assegni, iscritti « per memoria » sui registri degli arrivi e l'importo degli assegni incassati, resultante dal libro di uscita, deve essere costituita da assegni su merci in rimanenza (e da assegni non ancora riscossi e gravati su trasporti consegnati ad Amministrazioni in servizio di corrispondenza od alle Agenzie di città).

Giornalmente dovranno essere esaminati i fascicoli delle schede, mod. C[I] 449 e C[I] 450, per accertare la rigorosa progressività della compilazione e dello stacco delle schede medesime in rapporto alle date di svincolo dei trasporti. Si dovrà anche verificare con frequenza che per ogni scheda emessa risulti la scritturazione sul registro di uscita e l' addebito sul mod. C[I] 453.

Infine si richiama l'attenzione sul disposto dell'art. 25 § 2 delle Tariffe e si avverte che in caso di ingiustificato ritardo per il quale si dovessero corrispondere gli interessi, questi, senza pregiudizio delle sanzioni disciplinari, verrebbero, o in tutto o in parte, posti a carico dei responsabili.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 29.

Estensione di servizio nella stazione di Milano P. Vittoria.

(Vedi ordine di servizio n. 122-1918).

La stazione di Milano P. Vittoria è stata abilitata ai trasporti di bestiame bovino destinato alla Società Anonima Italiana di macellazione, avente stabilimento raccordato.

In conseguenza, nella nota (14) a pag. 36 del Prontuario Generale delle distanze chilometriche (edizione giugno 1914) alle parole « avente binario raccordato » si dovranno sostituire le seguenti « e di bestiame bovino destinato alla Società Anonima Italiana di macellazione, aventi entrambe binario raccordato ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 30.

Segnale di allarme " S O S "

Dal 1° aprile 1923 sulle linee telegrafiche delle Ferrovie dello Stato è istituito il segnale di allarme « S. O. S ».

Questo segnale dev'essere dato solo in caso di pericolo per la la sicurezza dell'esercizio o di gravissimi accidenti nella circolazione dei treni, come scontri, sviamenti in linea o nelle stazioni con ingombro di binari di corsa, fughe di rotabili, interruzioni per frane, allagamenti, cadute di ponti, ecc.; esso ha lo scopo di richiamare immediatamente l'attenzione dei telegrafisti, che percependo il segnale stesso debbono sospendere ogni altro lavoro o le trasmissioni in corso, avvisare immediatamente il dirigente il movimento ed essere pronti a ricevere dal circuito dal quale il segnale di allarme viene dato.

Il segnale « S. O. S. » è per sè stesso segnale di chiamata urgentissima di tutte le stazioni del circuito senza che occorra chiamarle singolarmente con le loro iniziali.

Chi trasmette il segnale « S. O. S. » lo ripeterà per un minuto circa e poi indicando la propria chiamata farà seguire immediatamente la notizia del pericolo o dell'accidente avvenuto.

Le stazioni che ricevono la notizia, nell'ordine dalla più lontana alla più vicina, daranno subito il segnale d'inteso seguito dalle iniziali della loro chiamata, firma ed ora di ricevimento.

Il dirigente saputo della trasmissione del segnale « S. O. S. » sospenderà la partenza dei treni che stesse per licenziare e ricevuta notizia dell'avvenuto, disporrà per i provvedimenti di competenza e si terrà pronto a ricevere gli altri telegrammi che potessero essere trasmessi in relazione alla notizia ricevuta.

La comunicazione fatta col segnale « S. O. S. » non esonera la stazione a trasmettere gli altri telegrammi e gli indirizzi convenzionali stabiliti dalle norme vigenti.

Chi si valesse del segnale d'allarme « S. O. S. » per un motivo non giustificato e chi trovandosi in un Ufficio telegrafico non rispondesse a detta chiamata sarà punito severamente.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 6, 7, 18 *e* 22.

Il Direttore Generale
ALZONA

SENTENZE

Assenza arbitraria - Dichiarazione di dimissioni di ufficio - Riammissione in servizio - Amnistia disciplinare - Pagamento di stipendi e competenze per il periodo di assenza - Improponibilità della domanda.

L'agente che, dopo essere stato dichiarato dimissionario d'ufficio per assenza arbitraria, venga riammesso in servizio a norma del primo comma n. 3 del regolamento del personale, non può chiedere innanzi all' Autorità giudiziaria il pagamento degli stipendi e competenze per il periodo di assenza dal servizio, neppure nella ipotesi che il procedimento disciplinare rimanga estinto per amnistia.

Il giudizio intorno all'arbitrarietà dell'assenza, anche ai soli effetti patrimoniali, è rimesso al potere discrezionale dell'Amministrazione e perciò insindacabile innanzi all'Autorità giudiziaria.

TRIBUNALE DI ROMA, 14 dicembre 1922 - 10 gennaio 1923. Pietropaoli, contro Ferrovie dello Stato (Pagano, *Pres.*; Rispoli, *Est.*).

Omissis.

Il fatto nella sua materiale obiettività non è contestato:

L'attore fu prima dichiarato di ufficio dimissionario, poi, dopo sua istanza riammesso in servizio e sottoposto a procedimento disciplinare per la mancanza che determinò il suo primo licenziamento e cioè per l'arbitraria assenza dall'ufficio oltre i dieci giorni. Tutto ciò in conformità delle norme dettate dall'art. 165 del vigente Regolamento del personale ferroviario (D. L. 13 agosto 1917, n. 1398).

Ora afferma l'attore che il fatto della sua riammissione in servizio è chiaro riconoscimento del torto dell'Amministrazione e perciò egli avrbbe diritto al risarcimento dei danni.

Ma queste conseguenze giuridiche che si vogliono trarre dal fatto sopra esposto non hanno fondamento perchè dall'Amministrazione fu iniziato procedimento disciplinare a carico dell' attore. Questo finì, è vero, per effetto di amnistia, ma appunto perciò non si può dire che illegittimo fu l'operato dell'Amministrazione perchè non si entrò nel merito della mancanza.

Non si può scendere all'esame di essa dall'autorità giudiziaria perchè l'accertamento di una assenza del funzionario dal servizio rientra nel potere discrezionale dell'Amministrazione, la quale senza questo potere non potrebbe adempiere agli obblighi inerenti al suo esercizio. Se avesse essa stessa riconosciuta l'arbitrarietà del licenziamento l'attore avrebbe certo avuto diritto ad essere reintegrato in tutte le sue utilità patrimoniali ed eventualmente avrebbe potuto anche chiedere per colpa o dolo dell'Amministrazione il risarcimento dei danni, ma nella specie l'arbitrarietà del provvedimento non è dimostrata ed il Giudice ordinario non può neppure esaminare se ci sia stata, per il motivo che il giudicare dell'assenza o meno di un funzionario spetta, come si è detto, all'Amministrazione stessa.

Pertanto l'azione è improponibile.

La soccombenza importa condanna delle spese.

Per questi motivi: Il Tribunale definitivamente pronunziando sulla domanda attrice, uditi i procuratori delle parti, nelle loro ragioni e deduzioni, dichiara l'improponibilità dell'azione intentata contro l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e condanna l'attore alle spese ecc.

Qualifiche degli impiegati - Attribuzione di funzioni in relazione alle qualifiche - Quistioni patrimoniali tra gli agenti delle ferrovie dello Stato e l'Amministrazione - Incompetenza dell'Autorità giudiziaria (Legge 7 luglio 1907, n. 429.

Il destinare un impiegato ad uno piuttosto che ad un altro ufficio rientra nei poteri discrezionali dell'Amministrazione sindacabili soltanto in sede di giustizia amministrativa. Nella speciale

materia ferroviaria l'incompetenza della Autorità giudiziaria a sindacare i provvedimenti amministrativi riguardanti il personale, sussiste anche ove si tratti di decidere circa questioni puramente economiche derivanti dal rapporto d'impiego ed ancorchè cadano in contestazione veri e propri diritti privati subbiettivi.

TRIBUNALE DI ROMA. — 1° dicembre 1922 - 5 gennaio 1923. (Pagano *Pres.;* Manca, *Est.*). - Cerasoli c. Ferrovie dello Stato.

Omissis.

Osserva il Tribunale che l'attore a sostegno della prima parte della domanda deduce l'illegittimità dell'operato dell'Amministrazione ferroviaria, la quale, avendo assunto il Cerasoli, dal 1° gennaio 1907, nella qualità di guardiaportone di officina, lo destinò, invece, ad un deposito di locomotive, facendogli perdere l'aumento del 25 % sulla paga: aumento che secondo assume l'attore nella comparsa, era in ogni caso inerente alla qualifica di guardia portone. L'incompetenza dell'Autorità Giudiziaria ordinaria a decidere su tale capo della domanda è manifesta. Difatti, in quanto si insorge contro il provvedimento dell'Amministrazione che destinò il Cerasoli ad un deposito locomotive, anzichè ad una officina, l'incompetenza giudiziaria sarebbe già indubitabile anche per i principi generali, imperocchè è ben noto che il destinare un impiegato ad uno piuttosto che ad un altro ufficio, rientra nei poteri discrezionali dell'Ammnistrazione sindacabili soltanto in sede di giustizia amministrativa. Ma, nella speciale materia ferroviaria, l'incompetenza dell'Autorità Giudiziaria a sindacare i provevdimenti amministrativi riguardanti il personale, sussiste anche ove si tratti di decidere circa quistioni puramente economiche derivanti dal rapporto di impiego quando cioè cadono in contestazione veri e propri diritti privati subbiettivi. Di guisa che, ove anche fosse certo in linea di fatto che lo aumento del 25 % sulla paga, fosse inerente alla qualifica di guardiaportone, come sostiene l' attore, una controversia siffatta, che pure cade indubbiamente su diritti privati subiettivi, resterebbe sottratta alla conoscenza del magistrato ordinario.

A questa conclusione è necessario giungere qualora si tengano presenti le speciali disposizioni legislative regolanti la materia.

Già l'art. 6 della legge 19 luglio 1906, n. 332, deferiva alla IV Sezione del Consiglio di Stato la conoscenza dei ricorsi proposti dal personale ferroviario, di qualsiasi provenienza contro i provvedimenti dell'Amministrazione concernenti assegnazioni di gradi, di stipendi e di competenza accessorie dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1906, nonchè contro i provvedimenti successivi di nomina, promozioni ed aumenti di stipendio o paga e contro taluni provvedimenti disciplinari. Ma anche più genericamente e comprensivamente l'articolo 57 della legge 7 luglio 1907, n. 429 portante « l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private » stabilisce che contro gli atti e i provvedimenti definitivi riguardanti il personale è ammesso, da parte degli interessati, il ricorso alla IV Sezione del Consiglio di Stato a termini dell'art. 24 della legge 2 giugno 1889, n. 6160 (serie 32).

E la dottrina e la giurisdizione (vedansi in proposito le ripetute decisioni della Suprema Corte a Sezioni Riunite) interpretando la portata della norma contenuta in detto articolo, hanno concordemente ritenuto che con l'accennata disposizione si è voluto creare un foro speciale per decidere tutte le controversie fra gli impiegati ferroviari e l'amministrazione, anche quelle cioè, che, per la materia in contesa, rientrassero eventualmente nella competenza ordinaria. Ed è stato anche giustamente rilevato che se si volesse restringere la portata dell'art. 57 a quei provvedimenti relativi a situazioni subbiettive non costituenti diritti, detto articolo sarebbe stato del tutto superfluo data la disposizione generale dell'art. 24 della legge sul Consiglio di Stato richiamato dallo stesso art. 57.

ANNO XVI - N. 11 15 MARZO 1923

BOLLETTINO OFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima — Leggi e decreti:

Parte seconda Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

(*Per memoria*).

Parte quarta - Giurisprudenza ferroviaria:

(*Per memoria*).

(4543) Roma. 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

MODANE-TORINO-MILANO

e diramazione BUSSOLENO-SUSA

Stazione	Modane Stazione	Modane Confine	Bardonecchia Stazione	Beaulard	Oulx	Salbertrand	Chiomonte	Meana	Bussoleno	Susa	Bruzolo di Susa	Borgone	S. Antonino	Condove	S. Ambrogio	Avigliana	Rosta	Alpignano	Collegno
Modane Stazione																			
Modane Confine (Bardonecchia Confine) (1)	12																		
Bardonecchia Stazione	20	8																	
Beaulard	25	13	6																
Oulx	31	19	12	6															
Salbertrand	37	25	18	12	6														
Chiomonte	47	35	27	22	16	10													
Meana	53	41	34	29	23	17	7												
Bussoleno	61	49	41	36	30	24	14	8											
Susa	68	56	49	43	38	32	22	15	8										
Bruzolo di Susa	65	53	46	40	35	29	19	12	5	13									
Borgone	68	56	49	43	38	32	22	15	8	15	3								
S. Antonino	72	60	52	47	41	35	25	19	11	19	7	4							
Condove	75	63	55	50	44	38	29	22	15	22	10	7	4						
S. Ambrogio	78	66	59	54	48	42	32	26	18	26	14	11	7	4					
Avigliana	82	70	63	57	52	46	36	29	22	29	17	14	11	8	4				
Rosta	87	75	67	62	56	50	41	34	27	34	22	19	16	13	9	5			
Alpignano	92	80	73	67	62	56	46	39	32	40	27	25	21	18	14	11	6		
Collegno	96	84	77	72	66	60	50	44	36	44	32	29	25	22	18	15	10	5	
Torino Porta Nuova	106	94	87	81	76	70	60	53	46	53	41	39	35	32	28	25	20	14	10
Torino Porta Susa	112 107	100 95	93 88	87 82	82 77	76 71	66 61	59 54	52 47	59 54	47 42	45 40	41 36	38 33	34 29	31 26	26 21	20 15	16 11
Torino Dora	114 109	102 97	95 90	89 84	84 79	78 73	68 63	51 56	54 49	61 56	49 44	47 42	43 38	40 35	36 31	33 28	28 23	22 17	18 13
Settimo	123 118	111 106	104 99	98 93	93 88	87 82	77 72	70 65	63 58	70 65	58 53	56 51	52 47	49 44	45 40	42 37	37 32	31 26	27 22
Brandizzo	130 125	118 113	111 106	105 100	100 95	94 89	84 79	77 72	70 65	77 72	65 60	63 58	59 54	56 51	52 47	49 44	44 39	38 33	34 29
Chivasso	135 130	123 118	116 111	110 105	105 100	99 94	89 84	82 77	75 70	82 77	70 65	68 63	64 59	61 56	57 52	54 49	49 44	43 38	39 34
Castelrosso	138 133	126 121	119 114	113 108	108 103	102 97	92 87	85 80	78 73	85 80	73 68	71 66	67 62	64 59	60 55	57 52	52 47	46 41	42 37
Torrazzo di Verolengo	141 136	129 124	122 117	116 111	111 106	105 100	95 90	88 83	81 76	88 83	76 71	74 69	70 65	67 62	63 58	60 55	55 50	49 44	45 40
Saluggia	146 141	134 129	127 122	121 116	116 111	110 105	100 95	93 88	86 81	93 88	81 76	79 74	75 70	72 67	68 63	65 60	60 55	54 49	50 45
S. Antonio di Saluggia	149 144	137 132	130 125	124 119	119 114	113 108	103 98	96 91	89 84	96 91	84 79	82 77	78 73	75 70	71 66	68 63	63 58	57 52	53 48
Livorno Vercellese	153 148	141 136	134 129	128 123	123 118	117 112	107 102	100 95	93 88	100 95	88 83	86 81	82 77	79 74	75 70	72 67	67 62	61 56	57 52
Bianzè	157 152	145 140	138 133	132 127	127 122	121 116	111 106	104 99	97 92	104 99	92 87	90 85	86 81	83 78	79 74	76 71	71 66	65 60	61 56
Tronzano	163 158	151 146	144 139	138 133	133 128	127 122	117 112	110 105	103 98	110 105	98 93	96 91	92 87	89 84	85 80	82 77	77 72	71 66	67 62
Santhia'	165 160	153 148	146 141	140 135	135 130	129 124	119 114	112 107	105 100	112 107	100 95	98 93	94 89	91 86	87 82	84 79	79 74	73 68	69 64
S. Germano Vercellese	171 166	159 154	152 147	146 141	141 136	135 130	125 120	118 113	111 106	118 113	106 101	104 99	100 95	97 92	93 88	90 85	85 80	79 74	75 70
Olcenengo	176 171	164 159	157 152	151 146	146 141	140 135	130 125	123 118	116 111	123 118	111 106	109 104	105 100	102 97	98 93	95 90	90 85	84 79	80 75
Vercelli	185 180	173 168	166 161	160 155	155 150	149 144	139 134	132 127	125 120	132 127	120 115	118 113	114 109	111 106	107 102	104 99	99 94	93 88	89 84
Borgo Vercelli	190 185	178 173	171 166	165 160	160 155	154 149	144 139	137 132	130 125	137 132	125 120	123 118	119 114	116 111	112 107	109 104	104 99	98 93	94 89
Ponzana	196 191	184 179	177 172	171 166	166 161	160 155	150 145	143 138	136 131	143 138	131 126	129 124	125 120	122 117	118 113	115 110	110 105	104 99	100 95
Novara	206 201	194 189	187 182	181 176	176 171	170 165	160 155	153 148	146 141	153 148	141 136	139 134	135 130	132 127	128 123	125 120	120 115	114 109	110 105
Trecate	216 211	204 199	197 192	191 186	186 181	180 175	170 165	163 158	156 151	163 158	151 146	149 144	145 140	142 137	138 133	135 130	130 125	124 119	120 115
Magenta	228 223	216 211	209 204	203 198	198 193	192 187	182 177	175 170	168 163	175 170	163 158	161 156	157 152	154 149	150 145	147 142	142 137	136 131	132 127
Vittuone	234 229	222 217	215 210	209 204	204 199	198 193	188 183	181 176	174 169	181 176	169 164	167 162	163 158	160 155	156 151	153 148	148 143	142 137	138 133
Rho	242 237	230 225	223 218	217 212	212 207	206 201	196 191	189 184	182 177	189 184	177 172	175 170	171 166	168 163	164 159	161 156	156 151	150 145	146 141
Musocco	250 245	238 233	231 226	225 220	220 215	214 209	204 199	197 192	190 185	197 192	185 180	183 178	179 174	176 171	172 167	169 164	164 159	158 153	154 149
Bovisa	252 247	240 235	233 228	227 222	222 217	216 211	206 211	199 194	192 187	199 194	187 182	185 180	181 176	178 173	174 169	171 166	166 161	160 155	156 151
Milano Centrale (2)	256 251	244 239	237 232	231 226	226 221	220 215	210 205	203 198	196 191	203 198	191 186	189 184	185 180	182 177	178 173	175 170	170 165	164 159	160 155
Milano T°.-la Librera	258 253	246 241	239 234	233 228	228 223	222 217	212 207	205 200	198 193	205 200	193 188	191 186	187 182	184 179	180 175	177 172	172 167	166 161	162 157

Stazione	Torino Porta Nuova	Torino Porta Susa	Torino Dora	Settimo	Brandizzo	Chivasso	Castelrosso	Torrazzo di Verolengo	Saluggia	S. Antonio di Saluggia	Livorno Vercellese	Bianzè	Tronzano	Santhia'	S. Germano Vercellese	Olcenengo	Vercelli	Borgo Vercelli	Ponzana	Novara	Trecate	Magenta	Vittuone	Rho	Musocco	Bovisa	Milano Centrale (2)
Torino Porta Susa	6																										
Torino Dora	8	2																									
Settimo	17	12	10																								
Brandizzo	24	19	17	8																							
Chivasso	29	24	22	12	5																						
Castelrosso	32	27	25	16	8	4																					
Torrazzo di Verolengo	35	30	28	19	12	7	4																				
Saluggia	40	35	33	23	16	12	8	5																			
S. Antonio di Saluggia	43	37	35	26	19	14	11	8	3																		
Livorno Vercellese	47	42	40	30	23	19	15	12	8	5																	
Bianzè	51	46	44	35	27	23	20	16	12	9	5																
Tronzano	57	52	50	40	33	29	25	22	18	15	10	6															
Santhia'	59	54	52	43	36	31	28	24	20	17	13	9	3														
S. Germano Vercellese	65	60	58	48	41	37	33	30	26	23	19	14	9	6													
Olcenengo	70	65	63	53	46	42	38	35	31	28	24	19	14	11	5												
Vercelli	79	73	71	62	55	50	47	44	39	36	32	28	22	20	14	9											
Borgo Vercelli	84	78	76	67	60	55	2	49	44	41	37	33	27	25	19	14	5										
Ponzana	90	85	83	74	67	62	59	56	51	48	44	40	34	32	26	21	12	7									
Novara	100	95	93	84	77	72	69	66	61	58	54	50	44	42	36	31	22	17	11								
Trecate	110	105	103	93	86	82	78	75	71	68	64	59	54	51	45	40	32	27	20	10							
Magenta	122	117	115	105	98	94	90	87	83	80	76	71	66	63	57	52	44	39	32	22	12						
Vittuone	128	122	120	111	104	99	96	93	88	86	81	77	71	69	63	58	50	45	38	28	18	6					
Rho	136	131	129	119	112	108	104	101	97	94	90	85	80	77	71	67	58	53	46	36	27	15	9				
Musocco	144	138	137	127	120	115	112	109	104	102	97	93	87	85	79	74	66	61	54	44	34	22	17	8			
Bovisa	146	140	138	129	122	117	114	111	106	103	99	95	89	87	81	76	67	62	56	46	36	24	18	10	2		
Milano Centrale (2)	150	144	142	133	126	121	118	115	110	107	103	99	93	91	85	80	72	67	60	50	40	28	22	14	6	5	
Milano T°.-la Librera	152	146	144	135	128	123	120	117	112	109	105	101	95	93	87	82	74	69	62	52	42	30	24	16	8	7	2

(1) Punto di allacciamento delle linee delle Ferrovie Italiane dello Stato con quelle delle Ferrovie Francesi Parigi–Lione–Mediterraneo.

(2) Le distanze da e per Milano Centrale valgono anche pei trasporti da e per Milano-Farini, da e per Milano Porta Sempione, da e per Milano Porta Vittoria e da e per Milano Nuova Centrale.

Ove sono indicate due distanze, la prima è valevole pei trasporti viaggiatori e bagagli, la seconda per quelli delle cose.

REGIO DECRETO 15 *febbraio* 1923, *n.* 444, *che sopprime l'Ente portuale di Carrara* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

In virtù della delegazione dei poteri conferiti al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Visto il decreto Luogotenenziale 6 luglio 1919, n. 1335, col quale fu istituito un Ente autonomo — con sede in Carrara — per la costruzione di opere e per la gestione delle aree e degli arredamenti relativi nel porto di Avenza (Marina di Carrara);

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto con quelli delle finanze e della marina;

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

Art. 1.

E' soppresso l'Ente autonomo portuale di Carrara per la costruzione di opere e per la gestione delle aree e degli arredamenti relativi nel porto di Avenza.

Art. 2.

Il Nostro Ministro segretario di Stato pei lavori pubblici è incaricato di provvedere per tutto quanto concerne la liquidazione della gestione dell'Ente, anche nei riguardi dei terzi.

Il presente decreto avrà in vigore dal giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 10 marzo 1923, n. 58.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 15 febbraio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE STEFANI — THAON DI REVEL.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 15 febbraio 1923, n. 445, che sopprime l'Ente portuale di Ortona (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

In virtù della delegazione dei poteri conferiti al Governo dalla legge 3 dicembre 1922, n. 1601:

Visto il decreto Reale 16 novembre 1919, n. 2586, col quale fu istituito un Ente autonomo con la denominazione di « Opera del porto di Ortona », con sede in Ortona, per la costruzione e l'esercizio delle opere di quel porto;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli delle finanze e della marina;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 10 marzo 1923, n. 58.

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

Art. 1.

E' soppresso l'Ente autonomo « Opera del porto di Ortona » per la costruzione e l'esercizio delle opere di quel porto.

Art. 2.

Il Nostro Ministro segretario di Stato per i lavori pubblici è incaricato di provvedere per tutto quanto concerne la liquidazione della gestione dell'Ente, anche nei riguardi dei terzi.

Il presente decreto avrà vigore dal giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Datoa Roma, addì 15 febbraio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE STEFANI — THAON DI REVEL.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

REGGIO DECRETO 15 *febbraio* 1923, *n.* 446, *che sopprime l'Ente portuale di Ravenna* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

In virtù della delegazione dei poteri conferiti al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 10 marzo 1923, n. 58.

Visto il decreto Luogotenenziale 13 marzo 1919, n. 572, col quale fu istituito un Ente autonomo, con sede in Ravenna, per la costruzione delle opere di sistemazione del porto-canale Corsini e per l'esercizio di esse e delle altre già esistenti nel porto stesso;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto con quelli delle finanze e della marina;

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

Art. 1.

E' soppresso l'Ente autonomo, con sede in Ravenna, per la costruzione delle opere di sistemazione del porto-canale Corsini e per l'esercizio di esse e delle altre già esistenti nel porto stesso.

Art. 2.

Il Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici è incaricato di provvedere per tutto quanto concerne la liquidazione della gestione dell'Ente anche nei riguardi dei terzi.

Il presente decreto avrà vigore dal giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 15 febbraio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE STEFANI — THAON DI REVEL.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 15 *febbraio 1923, n. 447, che sopprime l'Ente portuale di Spezia* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

In virtù della delegazione dei poteri conferiti al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Visto il decreto Luogotenenziale 12 giugno 1919, n. 963, col quale fu istituito un Ente autonomo con la denominazione di « Ente portuale di Spezia » con sede in Spezia, per la costruzione e l'esercizio delle opere di quel porto;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Ministro dei lavori pubblici di concerto con quelli delle finanze e della marina;

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

Art. 1.

E' soppresso l'Ente autonomo portuale di Spezia per la costruzione e l'esercizio delle opere di quel porto.

Art. 2.

Il Nostro Ministro segretario di Stato per i lavori pubblici è incaricato di provvedere per tutto quanto concerne la liquidazione della gestione dell'Ente anche nei riguardi dei terzi.

Il presente decreto, avrà vigore dal giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 10 marzo 1923, n. 58.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 15 febbraio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE STEFANI — THAON DI REVEL.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

NORME *da osservarsi per le dispense dal servizio del personale delle ferrovie dello Stato in applicazione dell'art.* 3 *del R. decreto* 28 *gennaio* 1923, *n.* 143.

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO PER LE FERROVIE

Visto l'art. 12 parte prima del Regio Decreto 28 gennaio 1923, n. 143, recante provvedimenti per la dispensa dal servizio del personale delle Ferrovie dello Stato;

DELIBERA:

che per le dispense dal servizio in applicazione dell'art. 3 del succitato Regio Decreto debbansi osservare le seguenti norme:

Art. 1.

La dispensa dal servizio degli agenti di grado inferiore al primo, di qualsiasi categoria e qualifica, è deliberata previo parere di

apposite Commissioni Centrali e Compartimentali, a seconda del grado degli agenti, dei Servizi o delle Unità a cui i medesimi appartengono, in conformità delle disposizioni seguenti.

Art. 2.

Per gli agenti dei gradi 2° e 3° è istituita una Commissione composta di tre funzionari nominati dal Commissario Straordinario per le Ferrovie.

Tale Commissione avrà sede presso il Commissariato Straordinario per le Ferrovie dello Stato, e sarà presieduta dal Funzionario di grado più elevato.

Art. 3.

Per il personale di grado inferiore al terzo appartenente ai Servizi Centrali, per i Reggenti le Divisioni dell'Esercizio, e per i Capi degli Uffici o dei Reparti distaccati di cui all'articolo seguente è istituita una Commissione presieduta dal Presidente del Consiglio Centrale di Disciplina, e composta:

a) dal Capo del Servizio al quale appartengono gli agenti;

b) dal Capo dell'Ufficio Centrale al quale appartengono gli agenti;

c) dal Segretario del Consiglio Centrale di Disciplina;

d) da un funzionario nominato dal Commissario Straordinario per le Ferrovie.

La Commissione avrà sede presso il Commissariato Straordinario per le Ferrovie dello Stato.

Art. 4.

Per gli agenti di grado inferiore al 3° dipendenti dalle Divisioni dell'Esercizio od appartenenti ad Uffici o Reparti distaccati (Uffici Legali - Sanitari - Ragionerie - Casse - Controlli - Delegazioni Materiali - Collaudi - Officine - Approvvigionamenti etc.) sono

istituite delle Commissioni Compartimentali aventi sede presso gli Uffici del Capo Compartimento.

Ciascuna Commisione è presieduta dal Capo Compartimento ed è composta:

a) dal Capo, o, in mancanza, dal Reggente della Divisione alla quale appartengono gli agenti; se trattasi di personale dipendente dalle Divisioni dello Esercizio; dal Dirigente dell'Ufficio se trattasi di Reparti od Uffici distaccati;

b) da un agente, od eventualmente anche da persona non appartenente all'Amministrazione Ferroviaria da nominarsi dal Commissario Straordinario per le Ferrovie.

Art. 5.

La designazione del Segretario delle singole Commissioni è demandata ai Presidenti delle Commissioni stesse.

Art. 6.

Il Commissario Straordinario per le Ferrovie provvederà alla sostituzione che avesse per qualsiasi motivo a rendersi necessaria dei Presidenti delle varie Commissioni di cui ai precedenti articoli, dei componenti e del Segretario della Commissione di cui all'art. 2 delle presenti norme, del Segretario del Consiglio centrale di disciplina quale membro della Commissione di cui all'art. 3 ed infine dei componenti le Commissioni di nomina del Commissario stesso.

Gli altri componenti delle Commissioni predette nel caso di impedimento, di assenza, o di vacanza del posto verranno sostituiti da coloro che ne fanno le veci nei rispettivi Servizi od Uffici.

Art. 7.

I singoli componenti delle varie Commissioni debbono astenersi dall'esprimere il parere in rapporto a loro rispettivi parenti od affini fino al quarto grado inclusivamente.

In tal caso devesi procedere alla necessaria surrogazione a norma dell'art. 6.

Art. 8.

Le Commissioni sono convocate per disposizione del rispettivo Presidente.

Art. 9.

Le deliberazioni delle Commissioni hanno valore di parere e si concliiudono con proposte motivate.

Delle deliberazioni si redige processo verbale che deve essere sottoscritto dal Presidente.

I componenti le Commissioni nonchè il Segretario sono rigorosamente tenuti al segreto d'Ufficio.

Art. 10.

I Capi ed i Dirigenti delle Divisioni dell'Esercizio disporranno perchè sotto la loro sorveglianza ed a cura del funzionario preposto alla dirigenza dell'Ufficio Personale dipendente, sia compilato un elenco degli agenti in servizio al 28 febbraio corrente.

I Capi dei Servizi provvederanno per la compilazione di identici elenchi per gli agenti della Sede Centrale.

Agli elenchi dovranno essere allegati tutti i fogli matricolari e le posizioni personali degli agenti elencati.

Art. 11.

Gli elenchi di cui al precedente articolo dovranno essere compilati entro il 25 marzo 1923, e trasmessi, cogli allegati, ai Presidenti delle singole Commissioni di cui agli articoli precedenti entro il 31 stesso mese.

Art. 12.

Le Commissioni di cui gli art. 2, 3, 4 delle presenti norme debbono anzitutto per ciascuno agente compreso negli elenchi esaminare se abbia raggiunto, o raggiunga entro il corrente anno i limiti di età di cui all'art. 3 lett. *b*) del Regio Decreto 28 gennaio 1923 n. 143. Per gli agenti che si trovino in tale condizione le Commissioni predette debbono esaminare se ve ne sia taluno che, nel caso in cui avesse a constatarsi che eccezionali esigenze di servizio lo

richiedano, sia meritevole di essere mantenuto in servizio, motivandone nell'affermativa la proposta.

Successivamente le Commissioni stesse debbono esaminare se ciascuno degli agenti, cui non sia applicabile la prima parte del presente articolo, si trovi in condizione di venir proposto per la dispensa dal servizio a causa di incapacità, scarso rendimento di lavoro, inabilità per malattia. Qualora taluno degli agenti abbia pure raggiunto il limite di servizio di cui al succitato art. 3 lett. *b*) del R. decreto 28 gennaio 1923 ne sarà fatta espressa menzione.

Da ultimo le Commissioni debbono esaminare quali agenti si trovino in condizione di essere dispensati per raggiunti limiti di servizio.

Anche per tali agenti dovranno accertare se ve ne sia taluno meritevole di essere trattenuto in servizio nell'ipotesi di cui alla prima parte del presente articolo, motivandone nell'affermativa la proposta.

Art. 13.

Nello accertamento della inidoneità al servizio per incapacità o scarso rendimento di lavoro devesi tener calcolo della attività, della capacità e dello zelo dimostrati dall'agente in ogni occasione nel disimpegno delle mansioni affidategli, e delle mancanze dallo stesso commesse, ancorchè non seguite da punizione per effetto di indulti od amnistie.

Deve inoltre presumersi lo scarso rendimento per gli agenti i quali abbiano svolto opera al fine di ostacolare il regolare funzionamento del servizio, nonchè per quelli che direttamente o a mezzo di interposta persona esercitino altri uffici, impieghi, commerci, professioni o mestieri od abbiano incarichi in contrasto con i doveri del loro ufficio, o pei quali sia a ritenersi che non possano dedicare al servizio la dovuta attività.

L'inabilità per malattia deve presumersi per gli agenti che da oltre sei mesi siano ammalati, o che nell'ultimo triennio siano rimasti assenti dal servizio per malattie per un periodo complessivo superiore ai sei mesi.

Art. 14.

Potranno venire proposti per essere mantenuti in servizio in via di assoluta eccezione nonostante abbiano raggiunto i limiti di

età o di servizio, esclusivamente quegli agenti i quali, essendosi costantemente distinti per diligenza e buona condotta e per il rendimento superiore della loro opera, danno il più sicuro affidamento di essere elementi utili per l'Amministrazione.

Art. 15.

Le Commissioni a cura e sotto la personale responsabilità dei rispettivi Presidenti, debbono trasmettere entro il 31 maggio 1923 al Commissariato Straordinario per le Ferrovie (Segreteria Generale) mediante elenchi conformi ai modelli allegati, le proposte di dispensa dal servizio per:

a) incapacità;
b) scarso rendimento di lavoro;
c) inabilità per malattia;
d) raggiunti limiti di età;

Con successiva disposizione verrà fissato il termine entro il quale dovranno venire trasmesse le proposte di dispensa per raggiunti limiti di servizio.

Art. 16.

La Segreteria Generale del Commissariato Straordinario per le Ferrovie, esaminati gli elenchi pervenuti dalle singole Commissioni, presenterà al Commissario Straordinario proposte concrete.

Art. 17.

Gli uffici dell'Amministrazione ferroviaria debbono fornire alle Commissioni tutti gli elementi, documenti e dati che queste richiederanno.

Roma, 28 febbraio 1923.

Il Commissario Straordinario
TORRE.

Comunicato

AGENTI REVOCATI, DESTITUITI O LICENZIATI perchè condannati per delitti contro la proprietà

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
MAURANTONIO Lamberto (116074)	Conduttore principale	Condannato a quattro anni di reclusione, per furto di una stola, un manicotto di pelo ed un vaso di metallo, commesso il 19 ottobre 1919 nel bagagliaio di un treno in marcia tra Milano e Piacenza. (Sentenza 26 novembre 1920 dal Tribunale di Piacenza).
BOANO Giuseppe	Manovale avventizio sistemabile	Condannato a tre mesi e dieci giorni di reclusione, per furto di vino tolto da un fusto il 21 febbraio 1922 nella stazione di Alessandria. (Sentenza 25 novembre 1922 della Corte d'Appello di Casale).
SPAIRANI Giuseppe (222271)	Manovale in prova	Condannato a quattro mesi di reclusione per furto di due mozzi di bicicletta, commesso il 17 luglio 1922 allo Scalo ferroviario Farini di Milano. (Sentenza 26 agosto 1922 del Tribunale di Milano).
GRAZIOLI Antonio	Manovale avventizio sistemabile	Condannati a quattro mesi e venti giorni di reclusione per furto di merci, commesso alla stazione di Piacenza il 7 dicembre 1921. (Sentenza 5 maggio 1922 del Tribunale di Piacenza).
PEROTTI Aurelio	Id.	
DAINI Gabriele (238782)	Manovale in prova	Condannato a mesi quattro di reclusione per furto di merci, commesso alla stazione di Giulianova il 21 marzo 1921. (Sentenza 17 gennaio 1923 della Corte d'Appello di Aquila).
LANFRANCHI Giacomo 168772)	Manovratore	Condannato ad un anno e mezzo di reclusione per complicità non necessaria in truffa, commessa a Bologna il 2 novembre 1921 in danno del Banco di Napoli. (Sentenza 4 maggio 1922 della Corte di Appello di Bologna).

Ordine di servizio N. 31.

Distanze chilometriche e tassazione dei trasporti Viaggiatori, bagagli e cani interessanti il tratto Torino P. Susa-Collegno.

Dal giorno 1 aprile 1923 la tassazione dei trasporti Viaggiatori e Bagagli da Collegno ed oltre per Torino P. Susa ed oltre, e viceversa, che attualmente viene fatta per il raccordo Collegno - Torino P. Susa, deve essere calcolata in base alla percorrenza effettiva e cioè per il transito di Torino P. Nuova.

In conseguenza di quanto sopra, nella parte II del « Prontuario generale delle distanze chilometriche » (edizione 1° marzo 1922) a pagina 5 si dovrà sostituire la tabella polimetrica n. 1 con quella di cui l'allegato *A* al presente Ordine di Servizio.

Per quanto riguarda le modificazioni da apportare nei prontuari manoscritti delle distanze, in uso nelle gestioni Viaggiatori e Bagagli, le stazioni e gli uffici di revisione si dovranno regolare nel modo seguente.

Nei prontuari riguardanti le stazioni del tratto Collegno - Modane e diramazione Bussoleno - Susa, dovranno essere modificate le distanze per le stazioni da Torino P. Susa a Milano, servendosi della nuova tabella polimetrica e aumentare di Km. 5 tutte le distanze che nei prontuari stessi risultano computate in transito di Chivasso, Castelrosso, Santhià, Vercelli, Novara, Rho, Milano.

Fanno eccezione le relazioni di cui al sotto indicato prospetto.

Viceversa, le stazioni del tratto Torino P. Susa - Milano modificheranno le distanze per quelle del tratto Collegno - Modane e diramazione Bussoleno - Susa, servendosi della nuova tabella polimetrica. Tutte le altre stazioni della Rete che per le stazioni del tratto Collegno - Modane e diramazione Bussoleno - Susa, hanno le distanze computate in transito di Chivasso, Castelrosso, Santhià, Vercelli, Novara, Rho e Milano, aumenteranno le distanze stesse di Km. 5. Fanno eccezione le relazioni indicate nel seguente prospetto.

RELAZIONI da	a e viceversa	Aumenti — Km.	Via più breve da indicare in sostituzione di quella attualmente esposta nel prontuario
Stazioni Da Collegno a Modena e Susa	Cava Manara	+ 3	166.5.186
	Settime Cinaglio Mombarone	+ 3	166.11
	S. Stefano al Corno	+ 4	166.5.115
	Mezzani Rondani	+ 2	166.5.29.112
	Paviole	+ 1	166.5.115.23
	Crecetta (c. c.)	—	166.5.115.23
	Busseto	—	166.5.29.200

In dipendenza di quanto sopra le stazioni e Agenzie che hanno in fornitura biglietti interessanti il percorso Collegno - Torino P. Susa dovranno darne partecipazione d' urgenza al Controllo Viaggiatori di Firenze per i provvedimenti del caso.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Il Direttore Generale
ALZONA.

ANNO XVI – N. 12

22 MARZO 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(4659) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO 14 *gennaio* 1923, *n.* 480, *che stabilisce la misura del contributo dovuto al Sindacato obbligatorio di Mutua Assicurazione per gli infortuni sul lavoro nelle miniere di zolfo della Sicilia, per i mesi di gennaio e febbraio* 1923.

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Veduto l'art. 2 del decreto-legge 6 maggio 1915, n. 590, recante provvedimenti relativi al Sindacato obbligatorio siciliano di mutua assicurazione per gli infortuni sul lavoro nelle miniere di zolfo;

Vedute le leggi 11 luglio 1904, n. 396, e 14 luglio 1907, n. 527;

Veduta la deliberazione adottata dall'assemblea generale dei soci del Sindacato predetto nell'adunanza del 29 dicembre 1922, di rinviare di due mesi la determinazione del contributo per l'anno 1923, in considerazione dell'attuale stato dell'industria zolfifera siciliana e di chiedere frattanto l'applicazione del contributo stabilito per l'anno 1922;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La misura del contributo per i mesi di gennaio e febbraio 1923, dovuto al Sindacato obbligatorio di mutua assicurazione per gli infortuni sul lavoro nelle miniere di zolfo della Sicilia ai termini delle leggi 11 luglio 1904, n. 396, e 14 luglio 1907, n. 527, e del decreto-legge 6 maggio 1915, n. 590, è stabilita in lire 10 per tonnellata di zolfo.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 14 marzo 1923, n. 61.

Art. 2.

L'indicato contributo di lire 10 verrà ripartito nel modo seguente:

a) lire 7 per tonnellata saranno attribuite al bilancio assicurativo dell'esercizio 1923 a norma dell'art. 1° della legge 11 luglio 1904, n. 396;

b) lire tre per tonnellata saranno attribuite al bilancio sanitario dell'esercizio 1923 a norma dell'art. 9 della legge 14 luglio 1907, n. 527.

Art. 3.

L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato provvederà per la riscossione del contributo di cui all'art. 1 a partire dal 1° gennaio 1923.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 14 gennaio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

CAVAZZONI.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

Regio decreto 8 *febbraio* 1923, *n.* 422, *contenente emendamenti al D. L.* 6 *febbraio* 1919, *n.* 107, *recante norme per l'esecuzione delle opere pubbliche e al R. decreto* 12 *febbraio* 1922, *n.* 214, *che ebbe a modificarlo* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

In virtù della delegazione dei poteri conferiti al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Visti il D. L. 6 febbraio 1919, n. 107, recante nuove norme per la esecuzione delle opere pubbliche ed il R. D. 12 febbraio 1922, n. 214, che vi ha apportati emendamenti;

Vista la legge 20 agosto 1921, n. 1177, contenente provvedimenti contro la disoccupazione;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro segretario di Stato per i lavori pubblici di concerto coi ministri dell'interno, delle finanze, della guerra, della marina e del lavoro e previdenza sociale;

Abbiamo decretato e decretiamo:

CAPO I.

Esecuzione dei lavori dello Stato.

Art. 1.

Le opere pubbliche dello Stato si eseguiscono in base a progetti compilati dagli uffici del Genio Civile o da altri uffici tecnici governativi civili o militari ed approvati nei modi stabiliti dal presente decreto.

Se la speciale natura delle opere lo consenta o motivi d'urgenza

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 15 marzo 1923, n. 62.

lo richiedano la compilazione dei progetti può anche essere affidata a professionisti privati, secondo norme da stabilirsi con decreto del Ministero competente che potrà anche affidare ad essi la direzione dei lavori.

L'incarico di compilare un progetto non conferisce al privato professionista alcun titolo per la direzione o l'esecuzione dell'opera.

Art. 2.

I progetti di tutte le opere a carico delle Amministrazioni civili dello Stato, esclusi quelli per le strade ferrate, sono approvati dal Ministero competente su parere o su visto:

a) dell'ingegnere capo del Genio Civile fino all'importo di lire 100,000;

b) del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per cifre maggiori:

Occorrerà tuttavia il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici quando debbano essere determinati criteri di massima o si tratti di progetti parziali per un'opera la cui spesa complessiva si prevede superiore a lire 100,000, salvo che costituiscano esecuzione di un progetto di massima già approvato.

Per i lavori di manutenzione pluriannale la competenza per l'approvazione in linea tecnica dei relativi progetti sarà determinata avendo riguardo all'importo del canone preveduto per ciascun anno.

Per i contratti di appalto di opere dello Stato, da stipulare dopo pubblici incanti o dopo licitazione privata, non è richiesto il parere del Consiglio di Stato di cui agli articoli 9, 14 e 15 della legge 17 febbraio 1884, n. 2016, sulla contabilità generale dello Stato.

Per l'approvazione dei progetti può prescindersi dalla revisione contabile dei calcoli e dei prezzi relativi di cui all'art. 1 del Regio decreto 24 gennaio 1875, n. 2364.

Nulla è innovato alle attribuzioni spettanti al Magistrato alle Acque a termini della legge 5 maggio 1907, n. 257.

I progetti di tutte le opere a carico delle Amministrazioni della Guerra e della Marina sono approvati con le norme contenute negli speciali regolamenti ora in vigore per le Amministrazioni medesime, intendendosi però:

a) che sui progetti d'importo superiore a lire 20 mila e fino a lire 100 mila dovranno pronunciarsi i Comandi del Genio di Corpo d'Armata;

b) che sui progetti d'importo superiori a lire 100 mila dovrà pronunziarsi anche la Direzione Superiore delle costruzioni del Genio Militare;

c) che pei contratti d'appalto da stipulare dopo pubblici incanti

o dopo licitazione privata non è richiesto il parere del Consiglio di Stato di cui agli articoli 9, 14 e 15 della legge 17 febbraio 1884, n. 2016, sulla contabilità generale dello Stato.

Art. 3.

I progetti di lavori compilati dagli uffici tecnici di Finanza nell'interesse delle varie amministrazioni civili dello Stato sono approvati dal Ministero delle Finanze (Direzione Generale del Catasto e dei Servizi tcnici) su parere o su visto degli ingegneri capi degli uffici stessi, sempre che il loro importo non superi L. 100,000.

Negli altri casi l'approvazione dei progetti anzidetti sarà conferita dallo stesso Ministero delle Finanze in base a visto od a parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici secondo le norme contenute nell'articolo precedente.

Art. 4.

Agli appalti delle opere indicate nei precendeti articoli si può provvedere, in qualunque caso, mediante pubblici incanti o licitazioni private da tenersi, oltrechè con le forme stabilite dalle disposizioni legislative vigenti, anche mediante appalto, concorso od offerta di prezzi.

Nell'appalto-concorso le imprese ammesse a concorrere presentano il progetto coi prezzi relativi; nell'offerta di prezzi esse diciarano a quali prezzi sono disposte ad assumere l'appalto in base a progetto dell'Amministrazione.

Il giudizio sulle offerte di cui al comma precedente è dato da una Commissione, da nominarsi di volta in volta dall'Amministrazione appaltante, e che terrà conto degli elementi economici e tecnici delle singole offerte e delle garanzie di capacità e serietà che presentano gli offerenti.

Nessun compenso o rimborso spetta alle imprese per la compilazione dei progetti da esse presentati per concorrere ad appalti- concorso.

Ove però ricorrano circostanze eccezionali, l'Amministrazione ha facoltà di derogare a tale disposizione, specificando e rendendo noto ai concorrenti, nel bando di concorso, la misura del compenso e del rimborso, e le condizioni alle quali ne è subordinata la concessione.

Art. 5.

Tanto nei pubblici incanti quanto nelle licitazioni private può l'Amministrazione appaltante prefissare il limite massimo o il mi-

nimo di ribasso, od ambedue, entro i quali può avvenire l'aggiudicazione.

Art. 6.

Qualunque sia il numero dei soci in una impresa l'Amministrazione riconosce un solo socio deliberatario per tutti gli atti e le operazioni di qualsiasi natura sino all'estinzione di ogni rapporto dipendenti dal contratto di appalto.

Le Società commerciali, di qualunque specie, regolarmente costituite sono ammesse a concorre agli appalti per mezzo di persona specialmente delegata.

Questa persona deve avere i requisiti, anche di idoneità, prescritti per l'appalto di cui trattasi, ed essere bene accetta all'Amministrazione; ad essa esclusivamente spetta la rappresentanza della Società per tutte le operazioni e per tutti gli atti di qualsiasi natura dipendenti dall'appalto, anche dopo il collaudo dei lavori, sino all'estinzione di ogni rapporto.

La Società non potrà mai mutare il rappresentante senza l'espresso consenso dell'Amministrazione appaltante.

In caso di morte o di fallimento o di altro impedimento del detto rappresentante, la Società è obbligata a surrogarlo prontamente con altra persona, la quale deve pure avere requisiti prescritti ed essere accetta all'Amministrazione.

Se la Società trasgredisce alle disposizioni dei due precedenti commi, l'Amministrazione è in facoltà di rescindere il contratto in conformità dell'art. 340 della legge sui Lavori Pubblici 20 marzo 1865, allegato F, n. 2248.

Art. 7

L'importo massimo degli appalti che possono affidarsi per licitazione o trattativa privata a Società Cooperative di produzione e lavoro od a Cooperative agricole di produzione, giusta l'art. 1 della legge 12 marzo 1904, n. 178, è fissato in L. 1.000.000.

Per essere ammesse alla gara le Cooperative concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito stabilito nel Capitolato speciale e indicato nell'avviso d'asta o di licitazione, come cauzione provvisoria a tutti gli effetti di legge.

La somma da depositarsi sarà fissata nella misura dell'1 % quando l'importo del lavoro da appaltarsi non superi L. 100.000: allorchè tale importo superi la somma anzidetta l'ammontare della cauzione provvisoria sarà calcolata in ragione del 1/2 % sulla somma eccedente l'importo stesso.

La cauzione provvisoria prestata dalle Cooperative sarà svincolata quando la cauzione definitiva da costituirsi a norma dei commi seguenti avrà raggiunto la somma della cauzione provvisoria.

La cauzione definitiva sarà costituita mediante ritenuta del 5 % dell'importo di ciascuna rata e verrà restituita a lavoro ultimato e collaudato.

Per i Consorzi di cooperative l'importo massimo di appalto delle opere che possono essere loro affidate a termini dell'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 422, non può superare la somma di L. 5.000.000, nè il doppio dell'ammontare totale degli appalti che potrebbero essere affidati alle singole Cooperative costituenti il Consorzio.

I limiti costituiti dai suddetti importi massimi di appalto si applicano anche ai casi previsti, per le Cooperative, dalla legge 19 aprile 1906, n. 126, e per i Consorzi di Cooperative dall'art. 75 del regolamento approvato con Regio decreto 12 febbraio 1911, n. 278.

Art. 8.

In un medesimo contratto d'appalto si possono comprendere opere da eseguirsi a corpo, a misura, e con somministrazioni in natura o in danaro per la esecuzione ad economia.

Uno stesso lavoro può essere eseguito provvedendo, con appalti o contratti separati, la mano d'opera, i materiali e i mezzi d'opera occorrenti.

Nei contratti di appalto l'Amministrazione, eccezionalmente e con provvedimento motivato, può riservarsi la fornitura totale o parziale di determinati materiali e di mezzi d'opera occorrenti per l'esecuzione dei lavori.

Art. 9.

Per i lavori in corso alla pubblicazione del presente decreto, quando i contratti relativi non contengano clausole speciali sulla revisione dei prezzi, l'Amministrazione appaltante avrà la facoltà di pattuire con l'impresa o stabilire d'ufficio, sentiti i prescritti pareri tecnici, modificazioni in più od in meno dei prezzi contrattuali, semprechè riconosca, con giudizio insindacabile, essersi verificate, in confronto dei prezzi correnti al tempo della stipulazione del contratto, variazioni maggiori del 20 % nel complesso del lavoro.

Trattandosi di aumento, esso non si applica alla quantità di lavoro che l'impresa, a giudizio dell'Amministrazione, avrebbe potuto eseguire e non abbia invece eseguito in proporzione al tempo trascorso dalla consegna.

Quando, in caso di mancato accordo, l'impresa non accetti la de-

cisione dell'Amministrazione e sospenda o rallenti il lavoro le sarà intimato di riprenderlo o proseguirlo con la dovuta alacrità, e non ottemperando essa all'ingiunzione, l'Amministrazione potrà risolvere il contratto d'appalto.

In questo caso l'Impresa ha diritto soltanto al pagamento dei lavori eseguiti e del valore dei materiali utili esistenti in cantiere da determinarsi in base ai prezzi di contratto nonchè alla restituzione parziale della tassa proporzionale di registro pagata sull'intero importo di contratto.

L'Amministrazione, senza attendere il collaudo finale e malgrado qualsiasi opposizione, comunque motivata, dell'impresa, può immettersi nel possesso dei lavori e materiali utili esistenti in cantiere, previa la compilazione di stati di consistenza e di accertamento, da redigersi con l'intervento dell'ingegnere direttore dei lavori ed in contraddittorio con l'impresa, e, qualora questa invitata non intervenga, con l'assistenza di due testimoni.

Qualora per grave necessità pubblica sia urgente iniziare o riprendere l'esecuzione dei lavori appaltati, il Ministro, con decreto motivato, potrà disporne l'esecuzione in economia, in pendenza della procedura di cui al presente articolo, senza che, in caso di risoluzione del contratto, ciò possa costituire per l'impresa titolo ad indennizzo o compensi.

Art. 10.

Nei contratti di appalto, da stipulare dopo la publicazione del presente decreto, per opere la cui esecuzione richieda lungo periodo di tempo, e per le quali si prevedano notevoli oscillazioni nei prezzi, si potranno introdurre clausole con le quali l'Amministrazione si riserva la facoltà insindacabile di rivedere e modificare i prezzi, sotto le condizioni e con le limitazioni stabilite nel 1° e 2° comma dell'articolo precedente.

Art. 11.

Nei capitolati speciali si potrà stabilire che nel corso di esecuzione dei lavori, si accrediti, sulle situazioni che servono di base per il pagamento delle rate di acconto, oltre l'importo dei lavori eseguiti, anche metà di quello dei materiali provvisti a piè d'opera, destinati ad essere impiegati in opere definitive facenti parte dell'appalto ed accettati dal direttore dei lavori, da valutarsi ai prezzi di contratto.

Fino alla loro completa messa in opera i materiali rimangono a rischio e pericolo dell'appaltatore, per qualunque caso di deterioramento o di perdita, e possono sempre essere rifiutati, se non adatti dall'ufficio che dirige i lavori.

Art. 12.

È soppresso l'uso dei mandati a disposizione, tanto per le spese inerenti ai lavori quanto per quelle accessorie e generali.

Si può provvedere con mandati di anticipazione fino al limite massimo di un milione:

1° al pagamento dei lavori in economia sia in amministrazione che per cottimi, o di forniture occorrenti per l'esecuzione dei lavori in economia;

2° ai pagamenti in acconto dipendenti da contratti con associazioni cooperative di produzione e lavoro o da altri contratti di forniture o lavori pei quali l'Amministrazione giudichi opportuna tale forma di pagamento.

Per il pagamento delle nuove costruzioni ferroviarie, che si eseguono mediante appalti, la cui direzione, sorveglianza e liquidazione è affidata alla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, al pagamnto degli acconti alle imprese assuntrici si potrà provvedere a mezzo di andati di anticipazione a favore dell'Amministrazione ferroviaria.

Ciascun mandato di anticipazione può avere per oggetto tanto i pagamenti relativi ad un unico impegno quanto tutti quelli da eseguirsi, per impegni diversi, a carico di uno stesso capitolo od articolo di bilancio.

I mandati relativi ai pagamenti preveduti al 4° comma del presente articolo devono essere emessi distintamente per ogni contratto di fornitura o di lavoro.

Art. 13.

Nei mandati di anticipazione sarà indicata, a cura e sotto la responsabilità dell'ufficio che ne ordina l'emissione, la somma che potrà essere prelevata con quietanza diretta dello stesso funzionario delegato e quella che potrà essere prelevata con ordinativi a favore dei singoli creditori dello Stato.

Se le esigenze del servizio non richedano che la somma riscuotibile direttamente dal funzionario delegato sia prelevata in una sola volta, i prelevamenti saranno fatti per le sole somme che di volta in volta occorrano.

Estinto il mandato, o al termine stabilito pel rendimento del conto, il funzionario delegato rilascerà all'ufficiale pagatore una dichiarazione di quietanza per l'importo complessivo degli ordinativi pagati, contro ritiro degli ordinativi medesimi debitamente quietanzati.

I funzionari delegati sono personalmente responsabili della regolarità delle spese da essi approvate e disposte; gli agenti pagatori delle regolarità del pagamento.

Art. 14.

E' in facoltà dell'Amministrazione di emettere per lo stesso oggetto più mandati di anticipazione a favore dello stesso funzionario, purchè il loro importo complessivo non superi il limite di cui all'articolo 12.

Quando sia giustificata una parte della spesa per la quale fu emesso un mandato di anticipazione, si può emettere un nuovo mandato, il cui ammontare, sommato con la parte non giustificata dei precedenti, non ecceda il limite suddetto.

Art. 15.

La disposizione contenuta nel 2° comma dell'art. 28 del Regio decreto 23 settembre 1920, n. 1315, è estesa ai mandati di anticipazione relativi a qualsiasi servizio dipendente dall'Amministrazione dei Lavori Pubblici.

La somma già riscossa dal funzionario delegato sopra un mandato di anticipazione e non erogata alla chiusura dell'esercizio, potrà essere da lui trattenuta per effettuare non oltre l'esercizio successivo pagamenti relativi alla spesa che formava oggetto dei mandati e quindi, ove trattisi di mandati afferenti alla parte ordinaria, limitati a quella dell'esercizio finanziario indicato nell'oggetto stesso.

Art. 16.

Salve le disposizioni speciali della contabilità delle spese a carico dei bilanci della Guerra e della Marina, a giustificazione delle anticipazioni ricevute in ciascun esercizio per un determinato oggetto dovrà presentarsi unico rendiconto entro il mese di luglio dell'esercizio successivo, salvo quanto è disposto nei seguenti capoversi.

Nel caso di cui all'ultimo capoverso del precedente articolo 15 il rendiconto delle anticipazioni ricevute in ciascun esercizio per un determinato oggetto dovrà essere prodotto entro l'esercizio successivo non appena esaurite le anticipazioni stesse.

A giustificazione delle anticipazioni ricevute in ciascun esercizio per un determinato oggetto dovrà prodursi rendiconto durante il corso dell'esercizio stesso:

a) non appena venga a cessare ogni causa di ulteriori erogazioni per l'oggetto di cui trattasi;

b) quando la presentazione di rendiconto sia necessaria per la concessione di nuovi fondi ai sensi del 2° capoverso dell'art. 14 del presente decreto;

c) quando vi sia cambiamento nella persona del funzionario delegato. In quest'ultimo caso il funzionario delegato o i suoi eredi dovranno presentare parziali rendiconti a giustificazione delle somme erogate fino al momento del passaggio di gestione sulle anticipazioni disposte per ciascun oggetto.

L'Amministrazione potrà riservarsi di discaricare il funzionario delegato delle anticipazioni relative ad un determinato oggetto dopo che egli abbia presentato l'ultimo rendiconto, accompagnato, ove sia ritenuto necessario, da una relazione illustrativa.

Art. 17.

Saranno sottoposti al Ministero dei Lavori pubblici, che promuoverà l'esame tecnico prescritto dall'art. 2, i progetti relativi all'esecuzione di opere pubbliche di altri Ministeri, eccettuati quelli relativi ad opere ed a lavori dipendenti dai Ministeri della Guerra e della Marina per i quali si osserveranno le vigenti norme speciali.

L'art. 68 del regolamento 4 maggio 1885, n. 3074 per l'esecuzione della legge di contabilità generale dello Stato è abrogato.

Art. 18.

Per le opere d'interesse comunale che si eseguono col sussidio dello Stato, quando i Comuni pur avendo dimostrato di essersi già assicurati i mezzi per provvedere alla spesa, non abbiano ancora effettivamente disponibili le somme necessarie, il Ministro competente può accordare anticipazioni sino alla concorrenza dei tre quinti dell'ammontare dei sussidi concessi.

Le anticipazioni sono fatte dall'Ingegnere Capo del Genio Civile in relazione all'importo dei lavori da eseguire. L'Ingegnere Capo provvede ai pagamenti sotto la sua personale responsabilità, dopo essersi accertato della buona esecuzione dei lavori e della regolarità della spesa.

Art. 19.

Per i lavori di conto dello Stato che importino, nel loro complesso definitivo, secondo le risultanze del conto finale, una spesa non superiore alle lire 50,000, si può prescindere dall'atto formale di collaudo, che sarà sostituito da un certificato dell'ingegnere direttore, confermato dall'Ingegnere Capo del Genio Civile o di altro ufficio tecnico governativo dirigente, che attesti la regolare esecuzione dei lavori.

L'atto formale di collaudo non è richiesto per l'ultimo esercizio dei

lavori di manutenzione pluriannale allorchè l'ammontare dei lavori di detto ultimo esercizio importi una spesa non superiore alle lire 50 mila.

Pei lavori delle nuove costruzioni ferroviarie, dei quali è affidata la direzione, la sorveglianza e la liquidazione alla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, il certificato suddetto sarà rilasciato dal capo del Servizio costruzioni della Direzione Generale stessa.

Le disposizioni del presente articolo non si estendono ai lavori dipendenti dai Ministeri della Guerra e della Marina per i quali restano inalterate le speciali disposizioni vigenti.

Art. 20.

Il collaudo dei lavori eseguiti sotto la direzione degli uffici tecnici di Finanza, è affidato dal Ministero delle Finanze (Direzione Generale del Catasto e dei Servizi tecnici) ad un funzionario tecnico di grado superiore del personale del Catasto e degli uffici tecnici di Finanza, od, in casi gravi, ad una commissione composta di membri tecnici e contabili.

Art. 21.

Potrà l'Amministrazione disporre la restituzione totale o parziale della cauzione, subito dopo compiute le operazioni di collaudo, semprechè non siano stati presentati reclami in seguito agli avvisi pubblicati ai sensi e per gli effetti dell'art. 360 della legge sui Lavori Pubblici, e, se presentati, i reclami stessi trovino garanzia sui crediti della impresa a saldo dell'appalto.

Art. 22.

Gli atti di transazione, qualunque sia l'oggetto della controversia, sono sottoposti all'esame del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici quando il valore di ciò che l'Amministrazione promette, abbandona o paga, superi le lire 20,000.

Deve parimenti essere sentito il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, qualunque sia il valore del contratto, ogni volta che trattisi di non applicare le penalità stipulate a carico dei fornitori od appaltatori, quando la somma in controversia e che l'Amministrazione abbandona, superi le lire 5000.

Per l'Amministrazione della Marina al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici deve intendersi sostituito il Consiglio Superiore di Marina.

Per l'Amministrazione della Guerra restano in vigore gli articoli 30 e 31 della legge 17 luglio 1910, n. 511, intendendosi però che ai due limiti di lire 5000 e di lire 500 ivi indicati sono sostituiti rispettivamente i limiti di lire 20,000 e di lire 5000.

Art. 23.

Con Decreti Reali, su proposta del Ministro dei Lavori Pubblici, di concerto con quello delle Finanze, possono essere concessi a Provincie, Comuni, Consorzi o privati la esecuzione, e, eventualmente l'esercizio di opere di qualsiasi natura di conto dello Stato.

La spesa a carico dello Stato sarà ripartita in non più di 50 rate annuali, conmprensive di capitale e di interessi.

Quando la procedura per la concessione non sia da leggi speciali diversamente stabilita, dovrà sentirsi il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Tali disposizioni dovranno essere applicate, con deliberazione del Consiglio dei ministri, anche alle ferrovie per le quali sia autorizzata la costruzione per conto dello Stato.

Art. 24.

Nei casi di somma urgenza preveduti dall'art. 70 del Regolamento 25 maggio 1895, n. 350, per la direzione, contabilità e collaudazione dei lavori dello Stato, l'Ingegnere Capo potrà disporre l'immediata esecuzione dei lavori sino alla concorrenza di lire 15,000.

Negli stessi casi il Ministro dei Lavori Pubblici potrà ordinare la emissione di mandati di anticipazione a favore dei funzionari delegati per un importo non superiore a lire 50,000.

L'impegno regolare della spesa sarà assunto in seguito, nelle debite forme, su presentazione della relativa perizia.

Art. 25.

Per l'esecuzione di tutte le opere dello Stato è consentito provvedere mediante trattativa privata, sentito il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, anche fuori dei casi previsti negli articoli 4 e 5 della legge 17 febbraio 1884, n. 2016, sulla contabilità generale dello Stato e 27 comma 2, 28 e 29 della legge 18 luglio 1910, n. 511, quando dall'esistenza di circostanze speciali ed eccezionali sia manifesto che l'esecuzione dell'opera a trattativa privata rappresenta la forma di appalto più economica e vantaggiosa per l'Amministrazione.

Allorchè per ragioni tecniche ed economiche sia da provvedere alla esecuzione in economia di lavori nei casi non preveduti in speciali regolamenti, dovrà essere sentito il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ogni qualvolta l'importo dei lavori superi lire 15,000.

Il presente articolo è applicabile anche ai lavori e alle provviste a carico dei bilanci della Guerra e della Marina intendendosi sostituito al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il Consiglio di Stato e il Consiglio Superiore di Marina rispettivamente.

Art. 26.

Ai Consorzi di cooperative possono essere affidati, anche a trattativa privata, lavori per un importo superiore ai limiti di cui all'articolo 7 del presente decreto, quando, su parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e previo accordo col Ministro del Lavoro, l'Amministrazione ritenga che offrano sufficienti garanzie tecniche e finanziarie.

Art. 27.

L'ammontare della cauzione da prestarsi a garanzia degli appalti può essere stabilito in un minimo del 5 per cento dell'importo netto dei lavori.

Negli appalti nei quali i mezzi d'opera sieno di notevole importanza rispetto al prezzo dei lavori, potrà l'Amministrazione appaltante consentire lo svincolo di una parte della cauzione non superiore alla metà del valore dei mezzi d'opera destinati alla esecuzione dei lavori. Tali mezzi rimarranno vincolati a garanzia dell'Amministrazione, che avrà su di essi il privilegio di cui agli articoli 1878 e seguenti del Codice civile.

Le cose vincolate saranno descritte in apposito verbale nei modi indicati nell'art. 1880 del Codice civile, ed il privilegio avrà pieno effetto decorsi i cinque giorni dalla pubblicazione di detto verbale nel giornale degli annunzi legali della provincia in cui si esegue il lavoro appaltato.

Questo privilegio può costituirsi sui natanti di proprietà della impresa che risultino debitamente inscritti nei registri di un ufficio marittimo, ed avrà ogni effetto rispetto ai terzi dopo espletate le formalità stabilite dall'art. 485 del Codice di commercio.

Art. 28.

I sussidi o concorsi consentiti a termine di legge sul bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici, per opere delle Provincie, dei Comuni

e dei Consorzi, sono concessi con decreto ministeriale, in base a visto di approvazione dei progetti da parte dell'Ingegnere Capo del Genio civile. Soltanto per le opere di un importo superiore alle lire 300,000 i progetti sono approvati dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

L'esame dell'Ingegnere Capo del Genio civile e quello del Consiglio Superiore che precede l'approvazione, deve essere rivolto anche a verificare la sussistenza delle condizioni prescritte dalle leggi e dai regolamenti per la concessione dei sussidi.

Questa disposizione non è applicabile alle opere marittime, di bonifica, di derivazione d'acqua, ferroviarie e tramviarie.

Art. 29.

Le facoltà e le autorizzazioni demandate in materia di gestione di opere pubbliche dalle disposizioni in vigore all'Amministrazione dei Lavori Pubblici od agli organi da essa dipendenti, sono deferite al Ministero delle Finanze (Direzione Generale del Catasto e dei Servizi tecnici) od agli uffici tecnici di Finanza quando si tratti di lavori eseguiti sotto la direzione degli uffici stessi, salvo sempre i casi e le attribuzioni di competenza del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

CAPO II.

Dichiarazioni di pubblica utilità ed espropriazioni.

Art. 30.

La dichiarazione di pubblica utilità, agli effetti della legge 25 giugno 1865, n. 2359, è implicita per tutte le opere, l'esecuzione delle quali è autorizzata per legge.

Per le opere non autorizzate per legge e da eseguirsi dallo Stato direttamente, o per concessione, anche se accessorie, complementari o di parziale variazione ad opere già riconosciute di pubblica utilità o preesistenti, non si osservano le formalità del procedimento preliminare stabilito nel Titolo I Capo I della detta legge e l'approvazione dei relativi progetti ha il valore di una dichiarazione di pubblica utilità.

Art. 31.

La dichiarazione di pubblica utilità pei lavori di costruzione e sistemazione dei campi di tiro a segno nazionale è fatta dal Prefetto.

Art. 32.

La dichiarazione di pubblica utilità è fatta per decreto del Ministro dei Lavori Pubblici:

a) per tutte le opere i progetti delle quali devono, per disposizione di legge, essere dal medesimo approvate;

b) per i lavori accessori, complementari o di parziale variazione alle opere autorizzate per legge, a norma del primo comma dell'art. 30, salvo quanto è disposto dal capoverso dell'articolo stesso;

c) per la costruzione e la sistemazione delle strade comunali nell'interno degli abitati sentito il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in caso di reclamo.

Art. 33.

La dichiarazione di pubblica utilità prevista dagli articoli precedenti deve essere preceduta dall'approvazione del progetto tecnico di esecuzione da parte dell'autorità competente, a norma delle particolari disposizioni di legge.

Art. 34.

Possono comprendersi nella espropriazione non solo i beni indispensabili alla esecuzione dell'opera, ma anche quelli attigui in una determinata zona, l'occupazione dei quali giovi ad integrare la finalità dell'opera ed a soddisfare le sue prevedibili esigenze future.

La facoltà di espropriare i beni attigui deve essere espressa nell'atto di dichiarazione di pubblica utilità, o concessa posteriormente dall'autorità che ha riconosciuta la pubblica utilità dell'opera.

L'espropriante può rinunciare alla espropriazione delle zone attigue quando i proprietari si obblighino a dare essi alle zone stesse la prevista nuova destinazione e presentino sufficienti garanzie per la esecuzione delle opere relative. Tale rinuncia, che dovrà essere approvata dall'autorità che ha emessa la dichiarazione di pubblica utilità, libera l'espropriante dagli oneri derivanti da questa circa le zone anzidette.

Nei casi di opera autorizzata per legge spetta al competente Ministero la facoltà di espropriare i beni attigui e di approvare la eventuale rinuncia alla detta facoltà.

Art. 35.

L'espropriante che paghi le spese di perizia ha facoltà di rivalersi della parte posta a carico dell'espropriato sull'indennità dovuta.

Qualora si debba ricorrere alla stima dei beni da espropriare per la mancata accettazione della indennità da parte del proprietario che sia giuridicamente assente o emigrato, le spese giudiziarie per la nomina dei periti e quelli di perizia saranno, in ogni caso, a carico dell'espropriante.

Art. 36.

Qualora l'indennità non ecceda le lire 1000, il Prefetto può, udito il Consiglio di Prefettura, disporne il pagamento, dispensando l'espropriato dal presentare tutti o alcuni dei documenti giustificativi della domanda, sotto l'osservanza delle garanzie che il Prefetto stesso crede di stabilire.

Il provvedimento deve sempre intendersi emesso dal Prefetto senza alcuna responsabilità sua e della pubblica Amministrazione salva restando la eventuale azione degli aventi diritto o dei terzi a norma della legge comune.

L'accettazione delle indennità fino alla misura indicata nel primo comma, quando si riferisca a fondi rustici, potrà essere fatta dal proprietario anche con apposizione di croce-segno, alla presenza di due testimoni, nel foglio di stima del fondo da espropriare.

Art. 37.

Quando pel maggiore valore derivante dell'esecuzione di un'opera debbasi imporre un contributo ai proprietari dei fondi confinanti o contigui, a termine dell'art. 77 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, alla dichiarazione di pubblica utilità ed alla imposizione del contributo, si provvede con Decreto Reale sulla proposta del Ministro competente, udito il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Per le opere approvate con legge e per le quali non è necessaria esplicita dichiarazione di pubblica utilità, il contributo è imposto mediante decreto del Ministro competente ad approvarne i progetti, udito il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Art. 38.

Le facoltà attribuite al Prefetto in materia di espropriazione, eccettuate quelle di dichiarare la pubblica utilità e le altre per le quali si richiede il previo parere del Consiglio di Prefettura, possono essere delegate al Sotto-Prefetto del circondario in cui sono posti i beni soggetti all'espropriazione.

Art. 39.

Le opere pubbliche dello Stato, delle Provincie, dei Comuni e dei Consorzi, anche se eseguite mediante concessioni e quelle che interessano Enti morali legalmente riconosciuti possono essere dichiarate, con decreto del Ministro dei Lavori Pubblici, urgenti ed indifferibili agli effetti degli articoli 71 e seguenti della legge 25 giugno 1865, n. 2359, modificata dalla legge 18 dicembre 1879, n. 5188.

CAPO III.

Disposizioni pei lavori degli Enti locali.

Art. 40.

Le disposizioni del presente decreto sono estese, in quanto applicabili, ai lavori che si eseguiscono, con o senza concorso dello Stato, dalle Provincie, dai Comuni e dai Consorzi amministrativi per l'esecuzione di opere pubbliche.

Gli appalti mediante licitazioni o trattative private e l'esecuzione in economia sono consentiti, salvo per i Comuni e le Provincie, il parere del Consiglio di Prefettura, anche fuori dei casi previsti negli articoli 183 e 258 del testo unico della legge comunale e provinciale approvato con Regio Decreto 4 febbraio 1915, n. 148, quando ricorrano le stesse circostanze speciali ed eccezionali indicate nel primo comma dell'art. 25.

Restano ferme le disposizioni degli articoli 184-186-187 e 188 del detto testo unico.

L'autorizzazione prefettizia per la dispensa dagli incanti è richiesta soltanto per gli appalti il cui valore complessivo ecceda le lire 2000 se si tratti di Comuni, e lire 5000 se si tratti di Provincie.

La risoluzione dei contratti nel caso previsto dall'art. 9 del presente decreto, è pronunziata dalle Amministrazioni appaltanti nei modi e con le garanzie di legge. Lo svincolo parziale o anticipato della cauzione ammesso dall'art. 21 dovrà per le Provincie e per i Comuni essere autorizzato nei modi prescritti dall'art. 180 del regolamento approvato con D. R. 12 febbraio 1911, n. 297.

Le facoltà attribuite al Ministro per le opere dello Stato dal sesto comma dell'art. 9 è estesa alle Deputazioni provinciali, alle Giunte Comunali ed agli organi corrispondenti dei Consorzi e degli enti autonomi costituiti per l'esecuzione di lavori pubblici, per le opere di rispettiva competenza.

Art. 41.

Il presente Decreto avrà effetto dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 8 febbraio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE STEFANI — DIAZ — THAON DI REVEL — CAVAZZONI.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 15 *febbraio* 1923, *n.* 420, *recante la soppressione dell'Ente portuale di Civitavecchia* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù della delegazione dei poteri conferiti al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Visto il decreto luogotenenziale 9 febbraio 1919, n. 122, col quale fu istituito un Ente autonomo con la denominazione di « Ente portuale di Civitavecchia » per la costruzione e l'esercizio delle opere di quel porto;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 15 marzo 1923, n. 62.

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto con quelli delle finanze e della marina;

Art. 1.

E' soppresso l'Ente autonomo portuale di Civitavecchia per la costruzione e l'esercizio delle opere di quel porto.

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

Art. 2.

Il Nostro Ministro segretario di Stato per i lavori pubblici è incaricato di provvedere per tutto quanto concerne la liquidazione della gestione dell'Ente anche nei riguardi dei terzi.

Il presente decreto avrà vigore dal giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale.*

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 15 febbraio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE STEFANI — THAON DI REVEL.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

Circolare N. 17.

4ª Appendice all'Elenco alfabetico delle Ditte proprietarie di carri privati inscritti nel parco F. S. (edizione 1922).

In relazione alla circolare n. 27-1922 si rende noto alle stazioni della rete e agli Uffici che ebbero in distribuzione l'Elenco alfabetico delle ditte proprietarie di carri inscritti nel parco veicoli F. S. al 28 febbraio 1922 che detto Elenco è da aggiornarsi al 28 febbraio 1923 delle seguenti nuove Ditte, alle quali vennero riservati i numeri di servizio a fianco indicati:

DITTE PROPRIETARIE	INDIRIZZO	Numeri di servizio riservati ai carri delle Ditte	
		da	a
CORRIDORI Sante . . .	Chiari (Brescia) Viale Stazione	993800	993999
MENCLOSSI Innocente .	Misano d'Adda	997800	997999
FRATELLI PILARA . .	Palermo, Piazzetta Porta Carbone, n. 7	998800	998999

Sono poi da cancellarsi le seguenti Ditte, le quali non hanno più carri inscritti nel parco F. S.:

SALVATORE CATTANEO - COMO.
FRANCO ORSI - MILANO - Corso Cristoforo Colombo, 10.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 18, 19, 20, 21, 22, 40, 41, 42, 43, 44 *e* 45.

Circolare N. 18.

Radiazione dal parco F. S. di 6 carri serbatoio di proprietà privata.

Per scadenza del termine dell'inscrizione, sono stati radiati dal parco veicoli F. S. i 6 carri serbatoio sottoindicati, di proprietà della Ditta Roberto Metzger e C. di Trieste:

Mv 913503, 913654, 913655, 913656, 913657 e 913658.

Detti carri dovranno essere cancellati alle pag. 105 e 107 dell'Elenco dei carri di proprietà privata edizione 1921, e ne dovrà essere vietata la circolazione sulle linee F. S. col trattamento previsto per i carri privati.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 22, 40, 41, 42, 43, 44 e 45.

Il Direttore Generale
ALZONA.

ANNO XVI - N. 13

29 MARZO 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(4827) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO 4 *febbraio* 1923, *n.* 536, *che abolisce la Commissione parlamentare di vigilanza sulle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù della delegazione dei poteri conferiti al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Veduto il R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1681, circa l'istituzione del commissario straordinario delle ferrovie dello Stato;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto col ministro dei lavori pubblici;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

E' abrogato l'art. 72 della legge 7 luglio 1907, n. 429, riguardante l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse alle imprese private ed il comma 2° dell'art. 72 della legge 25 giugno 1909, n. 372, concernente modificazioni ed aggiunte alla legge sull'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 4 febbraio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 26 marzo 1923, n. 71.

REGIO DECRETO-LEGGE, 6 *febbraio* 1923, *n.* 523, *contenente disposizioni per il servizio di navigazione sul Lago di Garda* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto il decreto Luogotenenziale 11 aprile 1918, n. 595, col quale il servizio di navigazione sul Lago di Garda era affidato temporaneamente all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, per conto del Ministero della guerra, fino al termine del sesto mese successivo a quello della pubblicazione del trattato di pace;

Considerato che — mancata la possibilità di far luogo ad una definitiva concessione alla industria privata di detto servizio di navigazione —il medesimo ha dovuto essere esercitato di fatto dalle ferrovie dello Stato, anche dopo il termine assegnato col predetto decreto, cioè dopo il 30 aprile 1921;

Ritenuta la urgente necessità di regolarizzare tale situazione di fatto;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei Nostri Ministri segretari di Stato per i lavori pubblici e per le finanze;

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

A decorrere dal 1° maggio 1921 il servizio di navigazione effettuato sul Garda dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, si intende eseguito per conto del Ministero dei lavori pubblici, sul bilancio del quale saranno fatti gli stanziamenti necessari per rimborsare l'Amministrazione esercente della perdita di esercizio.

Entro un mese dalla pubblicazione del presente decreto, e fino a quando non sia stata perfezionata la concessione del servizio alla industria privata, l'esercizio sul lago di Garda sarà tempo-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 21 marzo 1923. n 67

raneamente assunto dal Ministero dei lavori pubblici (Ispettorato generale ferrovie).

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 6 febbraio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — DE STEFANI — CARNAZZA.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 18 *febbraio* 1923, *n.* 470, *che reca modificazioni ed aggiunte alle condizioni e tariffe per il trasporto delle cose sulle ferrovie dello Stato.*

VITTORIO EMANUELE III.
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Viste le condizioni e le tariffe per trasporti delle cose sulle ferrovie dello Stato approvate col R. decreto 12 novembre 1921, n. 1585;

Visto l'art. 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata col R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 32 marzo 1923, n. 69.

Udito il commissario straordinario per l'Amministrazone delle ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto con quelli del tesoro e dell'industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad apportare nelle condizioni e tariffe per i trasporti delle cose approvate col R. decreto 12 novembre 1921, n. 1585, le modificazioni ed aggiunte risultanti dall'allegato foglio vistato, d'ordine Nostro, dal Ministro proponente (1).

Art. 2.

Gli allegati *A* e *B* (modelli di lettere di vettura) alle predette condizioni e tariffe sono annullati e sostitituiti dai nuovi allegati *A*, *B*, *C* e *D* che, vistati d'ordine Nostro, dal Ministro proponente, si trovano uniti al presente decreto.

Resta però autorizzata l'Ammnistrazione delle ferrovie dello Stato a permettere, per quel periodo di tempo che riterrà di determinare, e solo per le spedizioni non gravate di assegno, l'uso dei modelli annullati.

Art. 3.

I provvedimenti di cui al presente decreto andranno in vigore non oltre il primo aprile 1923.

---

(1) Gli Allegati verranno pubblicati nella Raccolta ufficiale delle leggi e decreti.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 18 febbraio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE STEFANI — TEOFILO ROSSI.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

Modificazioni ed aggiunte alle condizioni e tariffe per il trasporto delle cose sulle ferrovie dello Stato.

1. Art. 15, § 1, primo alinea. — Alle parole « (Allegati *A* e *B*) » sono sostituite quelle « Allegati *A* e *B* per le spedizioni senza assegno e *C* e *D* per le spedizioni con assegno) ».

2. Art. 25. — Il § 1 resta annullato e sostituito dal seguente:

« § 1. Oggetto dell'assegno. — Il mittente obbligandosi al pagamento di una provvigione (Allegato 1, n. 7) e al rimborso delle spese postali che l'Amministrazione ferroviaria incontra per l'invio degli avvisi d'incasso (Allegato 1, n. 13), può ordinare all'Amministrazione, nella lettera di vettura (art. 18, § 2), di esigere dal destinatario, all'atto dello svincolo della spedizione, una determinata somma a titolo di assegno ».

Nel § 3 le parole che seguono quelle « somma rappresentante l'assegno » sono soppresse.

Il § 5 resta annullato e sostituito dal seguente:

« § 5. Riduzione ed annullamento. — Se lo speditore ordina la riduzione o l'annullamento dell'assegno (art. 39, § 1), deve esibire il duplicato della lettera di vettura per la relativa annotazione pagando la provvigione che, nel caso di annullamento, deve essere nella misura minima (Allegato 1, n. 7) ».

3. Art. 45, § 2, primo capoverso. — Dopo le parole « Bollettino di consegna » cambiare il punto in virgola ed aggiungere « e, per le spedizioni gravate di assegno, della dichiarazione di ricevuta del relativo importo ».

4. Tariffa ordinaria n. 5-G. V.

a) Il primo capoverso resta annullato e sostituito dal seguente

« I veicoli montati sulle ruote si tassano sul peso effettivo, se

superiore a quello minimo per veicolo e con i prezzi delle classi indicate nella seguente tabella.

« I veicoli smontati si tassano con i prezzi ed alle condizioni della tariffa n. 14 G. V., classe 2ª. Però se il volume del veicolo smontato è tale, nel suo complesso, da non permettere il carico nel carro impiegato di un altro veicolo uguale, la tassazione ha luogo come per i veicoli montati ».

b) La condizione speciale 6ª resta annullata e sostituita dalla seguente:

« 6. Gli ordigni e gli accessori, facilmente asportabili, di dotazione dei veicoli, come fanali, pompe, oliatori, martinetti, ecc., le parti di motore pure facilmente asportabili, e cioè magnete e carburatore, nonchè i pezzi di ricambio, quali ruote, gomme, camere d'aria, ecc., devono formare oggetto di spedizione separata.

« Tuttavia è ammesso che i veicoli siano spediti col motore completo, nonchè con gli ordigni e gli accessori di dotazione ed i pezzi di ricambio, quando i veicoli stessi:

« *a*) siano caricati in carri equipaggi assicurati con lucchetti dello speditore;

« *b*) siano caricati in carri scoperti protetti da copertone, a condizione però che i ripetuti accessori, ordigni e pezzi di ricambio siano collocati nel cofano del motore, o rinchiusi in cassette assicurate ai veicoli mediante solidi attacchi. In ogni caso la chiusura del cofano deve essere garantita mediante ammagliatura con corda continua attraversante, per le feritoie, il meccanismo del motore ed i due capi della corda debbono essere uniti ed assicurati all'estremità con piombi dello speditore. E' anche ammessa la chiusura del cofano con altro sistema, purchè offra le medesime garanzie di sicurezza.

« E' consentito pure che i telai (châssis) siano spediti ugualmente col motore completo, quando questo sia protetto con solida cassa di legno.

« In tutti i casi suddetti la tassazione si fa sul peso complessivo dei veicoli, degli ordigni, degli accessori e dei pezzi di ricambio, quando tale peso complessivo sia superiore al peso minimo fissato per ogni veicolo, e la responsabilità dell'Amministrazione è limitata a garantire la incolumità dei lucchetti e dei piombi applicati dallo speditore, o dell'imballaggio ».

5. Tariffa ordinaria N. 13 - G. V. — La serie *B* resta annullata e sostituita come appresso:

« Serie *B* - Spedizioni a carro:

« Per il peso minimo di 10 tonn. — Prezzi della classe 23.

« Per il peso minimo di 15 tonn. — Prezzi della classe 24.

6. Tariffe eccezionali della grande velocità - Condizioni generali d'applicazione.

La condizione generale 6ª è abolita.

7. Tariffa ordinaria n. 31 P. V.

a) il primo capoverso resta annullato e sostituito dal seguente:

« I veicoli montati sulle ruote si tassano sul peso effettivo, se superiore a quello minimo per veicolo, e con i prezzi delle classi indicate nella seguente tabella.

« I veicoli smontati si tassano sul peso effettivo (salvo il peso minimo di kg. 50 stabilito dall'art. 70) e coi prezzi della classe 42. Però se il volume del veicolo smontato è tale, nel suo complesso, da non permettere il carico nel carro impiegato di altro veicolo uguale, la tassazione ha luogo come per i veicoli montati;

b) la condizione speciale 6ª resta annullata e sostituita dalla seguente:

« 6. Gli ordigni e gli accessori, facilmente asportabili, di dotazione dei veicoli, come fanali, pompe, oliatori, martinetti, ecc., le parti di motore pure facilmente asportabili, cioè magnette e carburatore, nonchè i pezzi di ricambio, quali ruote, gomme, camere d'aria, ecc., devono formare oggetto di spedizione separata.

« Tuttavia è ammesso che i veicoli siano spediti col motore completo, nonchè con gli ordigni e gli accessori di dotazione ed i pezzi di ricambio, quando i veicoli stessi;

« *a*) siano caricati in carri equipaggi assicurati con lucchetti dello speditore;

« *b*) siano caricati in carri scoperti protetti da copertone, a condizione però che i ripetuti accessori, ordini e pezzi di ricambio siano collocati nel cofano del motore e rinchiusi in cassette assicurate ai veicoli mediante solidi attacchi. In ogni caso la chiusura del cofano deve essere garantita mediante ammagliatura con corda continua attraversante, per le feritoie, il meccanismo del motore ed i due capi della corda debbono essere uniti ed assicurati all'estremità con piombi dello speditore. E' anche ammessa la chiusura del cofano con altro sistema purchè offra le medesime garanzie di sicurezza.

« E' consentito pure che i telai (châssis) siano spediti ugualmente col motore completo, quando questo sia protetto con solida cassa di legno.

« In tutti i casi suddetti la tassazione si fa sul peso complessivo dei veicoli, degli ordigni, degli accessori e dei pezzi di ricambio, quando tale peso complessivo sia superiore al peso minimo fissato per ogni veicolo, e la responsabilità dell'Amministrazione è limitata a garantire la incolumità dei lucchetti o dei piombi applicati dallo speditore o dell'imballaggio ».

8. Tariffa ordinaria n. 34 P. V. — Nell'elenco delle stazioni marittime per le quali è valevole questa tariffa (pag. 83) inserire nella sede opportuna le stazioni di Spezia, Valdellora e Vado facendo seguire l'una e l'altra dal richiamo (1) ed esponendo a piedi di pagina la seguente nota:

(1) Limitatamente ai trasporti di benzina e petrolio effettuati dalla Società Nafta.

9. Tariffa eccezionale n. 117 P. V. — Tra le stazioni mittenti aggiungere dopo Brindisi quella di Castellammare Adriatico, e dopo Pescara quella di Squinzano.

10. Tariffa eccezionale n. 127 P. V. — Nell'intestazione della serie A, dopo le parole «zolfo in polvere» aggiungere: «anche ramato».

11. Allegato n. 1 - Tasse accessorie. — Le indicazioni che figurano sotto il n. 8 sono annullate.

12. Allegato n. 7. — Regolamento del trasporto delle merci pericolose e nocive.

a) Art. 6. — Devono essere aggiunti i capoversi seguenti:

«L'inoltro delle merci pericolose e nocive deve, di regola, essere fatto con treni merci. Sulle linee non servite da treni merci, le materie ascritte alle prime 11 categorie possono essere trasportate con treni misti ed anche con treni omnibus.

«Per gli esplosivi ascritti alle categorie 12, 13 e 14 valgono le norme indicate nel comma *d*) delle condizioni comuni alle categorie medesime».

b) Art. 7. — Nell'ultimo rigo del primo capoverso depennare le parole «N. 389 del 23 agosto 1894»;

c) Art. 8. — Nel secondo periodo della condizione *b*) della categoria 1ª, alle parole «anche sciolte od alla rinfusa» sono sostituite quelle «anche senza imballaggio od alla rifusa»;

d) Nella condizione *c*) della stessa categoria 1ª, alle parole «sciolte od alla rinfusa» sono sostituite quelle «senza imballaggio od alla rinfusa»;

e) La condizione *a*) della categoria 2ª è così modificata:

«Le merci di questa categoria si accettano per la spedizione tanto a grande quanto a piccola velocità; il peso di quelle allo stato liquido spedite a grande velocità non deve eccedere i kg. 100 per collo»;

f) Nella condizione *b*) della detta categoria alle parole «Le prime» sostituire quelle «Le merci allo stato liquido»;

g) Il secondo capoverso della condizione *d*) della categoria medesima è soppresso.

Nel terzo capoverso, dopo le parole «dell'acido solforico puro» aggiungere quelle «di alta concentrazione «(98 % almeno di acido monidrato)»;

h) La condizione *a*) delle categorie 3ª e 4ª è così modificata:

«Le merci di questa categoria si accettano per la spedizione tanto a grande quanto a piccola velocità; il peso di quelle spedite a grande velocità non deve eccedere i kg. 100 per collo»;

i) La condizione *b*) della categoria 5ª è sostituita dalla seguente:

«Per l'imballaggio di queste merci provvede l'art. 23 delle tariffe. E' fatta eccezione per i composti del 2° gruppo, i quali devono essere condizionati in modo che il contenuto non possa in nessun caso di-

sperdersi dalle connessure dell'imballaggio. Il trasporto del nitrato di calcio e del nitrato di sodio è ammesso anche in sacchi, non mai però alla rinfusa.

« Le miscele contenenti nitrato di ammonio in quantità non superiore al 50 % e materie minerali inerenti sono ammesse alle spedizioni in sacchi, purchè si trovino in uno stato sufficientemente asciutto, così da non presentare tracce di umidità all'esterno dei sacchi.

« Prima di effettuare il carico, lo speditore deve provvedere all'accurata ripulitura del carro e delle relative pareti in modo da asportare qualsiasi residuo organico e specialmente qualsiasi traccia di unto.

« Se il trasporto si effettua in carri aperti, con copertone, lo speditore deve verificare che quest'ultimo sia in buone condizioni e venga applicato al carico in guisa da ricoprirlo interamente.

« Sono ammesse alle stesse condizioni anche le miscele contenenti, in quantità non superiore al 50 % anzichè nitrato di ammonio, esplosivi a base di nitrato di ammonio e di nitro-derivati aromatici provenienti dallo scaricamento dei proiettili »;

l) Il primo periodo della condizione *a*) della categoria 6ª è così modificato:

« Le merci di questa categoria si accettano per la spedizione tanto a grande quanto a piccola velocità; il peso di quelle spedite a grande velocità non deve eccedere i kg. 100 per collo »;

m) nel gruppo 1 della categoria 7ª alle parole « Sangue liquido, in grumi » sostituire quelle « Sangue liquido, sangue coagulato »;

n) la condizione *a*) della categoria stessa è così modificata:

« Le merci di questa categoria si accettano per la spedizione tanto a grande quanto a piccola velocità; il peso di quelle spedite a grande velocità non deve eccedere i kg. 100 per collo fatta eccezione per il carburo di calcio che può raggiungere il peso di kg. 120 per collo »;

o) La condizione *a*) della categoria 8ª è così modificata:

« Le merci di questa categoria si accettano per la spedizione tanto a grande quanto a piccola velocità ».

p) Di seguito al primo capoverso della condizione *b*) della categoria medesima va aggiunto quanto segue:

« Per le spedizioni a grande velocità ogni collo non deve eccedere il peso lordo di kg. 50 se le merci sono condizionate in recipienti di vetro e di kg. 75 se sono condizionate altrimenti ».

q) La condizione *a*) della categoria 9ª è così modifificata:

« Le merci di questa categoria si accettano per la spedizione tanto a grande quanto a piccola velocità ».

r) la condizione *b*) della detta categoria deve essere così modificata:

« La velivolite deve essere consegnata in robusti stagnoni riposti in casse di legno escluso in modo assoluto ogni altro imballaggio. Ogni collo non deve superare il peso lordo di kg. 75.

« Le altre merci di questa categoria devono essere condizionate in recipienti di vetro impagliati, riposti ciascuno in casse o ceste provviste di coperchio e di maniglie, del peso di non oltre 50 kg. per collo, oppure in recipienti metallici saldati racchiusi in apposite casse o ceste provviste di coperchio e di maniglie del peso di non oltre 50 kg. per collo, oppure in recipienti metallici saldati racchiusi in apposite casse di legno del peso lordo di non oltre kg. 75 ovvero in robusti barili non superanti ciascuno il peso di kg. 75 se spediti a grande velocità.

Quest'ultimo modo di imballaggio, non è ammesso per l'etere, pel solfuro di carbonio, per l'acetone, per gli olii leggeri del petrolio aventi un peso specifico inferiore a 0.680 (Gazzolina, neolina, ecc.), nè per quelli derivati dal catrame che bollono a meno di 50° centigradi (amilene, ecc.), i quali, anzichè in barili di legno, devono essere presentati in recipienti di forte lamiera di ferro ribadita, del peso massimo di 650 kg. per collo per le spedizioni a piccola velocità e di kg. 100 per collo per quelle a grande velocità ».

s) nel primo capoverso della condizione *c*) della categoria medesima devono essere depennate le parole seguenti « con treni merci o, in mancanza, con treni misti »;

t) La condizione *a*) della categoria 10ª è così modificata:

« Le merci di questa categoria si accettano per la spedizione tanto a grande quanto a piccola velocità; il peso di quelle spedite a grande velocità non deve eccedere i kg. 100 per collo ».

u) Nel secondo capoverso della condizione *b*) della detta categoria, alle parole: « di non oltre 90 chilogrammi per collo » vanno sostituite quelle « di non oltre 100 chilogrammi per collo tanto per le spedizioni a grande quanto per quelle a piccola velocità ».

v) Nella condizione *d*) della categoria medesima devono essere depennate le parole seguenti: « con treni merci, o, in mancanza, con treni misti ».

x) Nella condizione *d*) della categoria 11ª vanno depennate le parole: « con treni merci, o in mancanza, con treni misti ».

y) Nel gruppo 2° della categoria 14ª alle parole « inneschi detonanti » sostituire quelle « inneschi e capsule detonanti ».

13. Nomenclatura e classificazione delle cose a piccola velocità.

a) Di sotto alle voci appresso elencate, correggere il rimando all'allegato 7 secondo è indicato di fronte a ciascuna di esse:

acido fenico o carbolico: categoria 5ª, anzichè 2ª;

cordami di fibre vegetali (corda, cordicella, ecc.) anche isolanti o lubrificanti: categoria 5ª, anzichè 6ª;

gomma elastica in soluzione nei solventi: soltanto categoria 9;

lanolina: categoria 5ª, anzichè 4ª;

nitrobenzina: categoria 5ª, anzichè 2ª;

nitrobenzolo: categoria 5ª, anzichè 2ª;

olio di trementina: categoria 9ª, anzichè 8ª;

olio di vaselina: soltanto categoria 5ª;
sodio (perossido di): categoria 7ª, anzichè 5ª;
vasellina (olio di): soltanto categoria 5ª;
verde di cromo (verde smeraldo, verde Guinet); categoria 2ª, anzichè 5ª;

b) Di seguito alle voci sottoindicate aggiungere il rimando all'allegato 7:

cerume: vedi Allegato 7°, categoria 5ª;
cannicci o stoie di canna per soffitti, tramezzi, ecc.: vedi Allegato 7°, categoria 4ª;
verderame: vedi Allegato 7°, categoria 2ª;

c) Nella voce carbolineum togliere le parole: « olio minerale) »;

d) Alla voce « capsule detonanti per dinamite, ecc. » sostituire quella « capsule detonanti per dinamite ed affini, contenenti fino a 2 grammi e mezzo di mistura fulminante - vedi Allegato 7°, categ. 14ª e tariffa n. 33 P. V. ».

Alla voce « sangue di bestiame . . . . *b*) in grumi » sostituire quella « sangue di bestiame . . . . *b*) coagulato - vedi Allegato 7° categ. 7ª »;

e) Aggiungere le voci seguenti:

« Biossido di azoto - vedi Alleg. 7°, categ. 7ª », con l'indicazione della classe 44 senza vincolo di peso;

« Capsule fulminanti per l'esplosione di detonatori nei proittili da cannone carichi di potenti esplosivi: vedi alleg. 7°, categ. 14ª e tariffa n. 33 P. V.;

« Fosgene (ossicloruro di carbonio) - vedi alleg. 7°, categ. 7ª » con l'indicazione della classe 44 senza vincolo di peso;

« Gas illuminante - vedi alleg. 7°, categ. 7ª » con l'indicazione della classe 52 senza vincolo di peso e delle classi 55 e 57 per le spedizioni vincolate, rispettivamente, ai pesi minimi di 5 e 10 tonnellate;

« Mattonelle di carbon fossile - vedi formelle di carbon fossile ».

« Olio di paraffina, vedi alleg. 7°, categoria 5ª », con l'indicazione della classe 54 senza vincolo di peso e delle classi 58 e 62 per le spedizioni vincolate, rispettivamente, ai pesi minimi di 5 e 10 tonnellate;

« entacloruro di fosforo, vedi alleg. 7°, categ. 7ª », con l'indicazione della classe 44 senza vincolo di peso;

« Ossicloruro di carbonio, vedi Fosgene »;

« Ossicloruro di fosforo, vedi alleg. 7°, categ. 7ª », con l'indicazione della classe 44 senza vincolo di peso;

« Tricloruro di fosforo, vedi alleg. 7°, categ. 7ª », con l'indicazione della classe 44 senza vincolo di peso;

f) Sopprimere la voce: « Nafta (essenza di) - vedi alleg. 7°, categ. 9ª » e la relativa classificazione.

g) Nella voce: « Legno comune da costruzione o da opera . . . . *b* lavorato con l'ascia, ecc. » cancellare la parola in parentisi « scortecciato ».

h) La voce « Stracci: *c*) di altri tessuti (1) » deve essere così completata « Stracci: *c*) di altri tessuti e stracci d'ogni qualità e specie non nominati, anche misti con stracci di lana e di seta (1) » restando invariati il rimando all'allegato 7° e la classificazione.

i) Zolfo ramato - aggiungere l'indicazione della tariffa eccezionale 127 A (2).

l) La voce « Calcio (nitrato di) - vedi Alleg. 7°, categ. 5ª: *a*) in botti o barili » è così completata « Calcio (nitrato di) - vedi Alleg. 7°, categ. 5ª: *a*) in botti, barili o sacchi ».

Visto, d'ordine di S. M. il Re:

Il ministro dei lavori pubblici

CARNAZZA.

REGIO DECRETO 18 *febbraio* 1923, *n.* 508, *che autorizza un prelevamento dal fondo di riserva istituito per le spese impreviste delle ferrovie dello Stato, depositato in conto corrente presso la tesoreria centrale del Regno* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto l'art. 24 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372;

Vista la legge 2 luglio 1922, n. 951;

Visto che il fondo di riserva istituito per le spese impreviste delle ferrovie dello Stato, depositato in conto corrente presso la tesoreria centrale del Regno, presentava, al 30 giugno u. s. una disponibilità di L. 21,859,647.58;

Sulla proposta dei Nostri ministri segretari di Stato per i lavori pubblici e per le finanze;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 21 marzo 1923, n. 67.

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

Dal fondo di riserva per le spese impreviste, depositato in conto corrente presso la tesoreria centrale del Regno, a termini dell'art. 24 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372, è autorizzata la prelevazione di L. 21,754,327.36 (lire ventun milioni settecentocinquantaquattromila trecentoventisette e cent. trentasei) da versarsi all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato con imputazione al capitolo 21: « Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste, ecc. » dello stato di previsione dell'entrata dell'Amministrazione medesima per l'esercizio finanziario 1921-1922 e da portarsi in aumento allo stanziamento dei seguenti capitoli dello stato di previsione della spesa per l'esercizio stesso:

Cap. n. 2. - Direzione generale - Forniture spese ed acquisti	L.	1,160,794.42
Cap. n. 16. - Unità speciale « Elettrificazione » - Forniture, spese ed acquisti	»	820,125.86
Cap. 17. - Manutenzione degli impianti di elettrificazione	»	1,285,070.86
Cap. n. 19. - Linee secondarie a scartamento ridotto - Forniture, spese ed acquisti	»	215,791.73
Cap. n. 21. - Linee secondarie a scartamento ridotto - Manutenzione della linea	»	762,411.25
Cap. n. 25. - Ferrovie Sarde - Manutenzione della linea	»	1,067,548.61
Cap. n. 32. - Assegni di esonero, ecc.	»	340,377.29
Cap. n. 34. - Premi di cointeressenza al personale, ecc.	»	976,872.18
Cap. n. 35. - Oblazioni e sussidi al personale	»	1,310,058.74
Cap. n. 36. - Spese per il servizio sanitario, ecc.	»	970,456.60
Cap. n. 38. - Avvisi, orari, pubblicazioni e stampati diversi	»	3,701,355.32
Cap. n. 40. - Spese giudiziali e contenziose	»	1,961,540.55
Cap. n. 41. - Affitto, adattamento e riparazione di locali privati, ecc.	»	178,506.32
Cap. n. 43. - Provvigioni e compensi alle Agenzie italiane ed estere	»	1,165,054.23

Cap. n. 44. - Spese per la sorveglianza dei trasporti	L.	1,421,735.08
Cap. n. 45. - Contributo nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune con altre Amministrazioni	»	882,738.47
Cap. n. 46. - Compensi ad Amministrazioni ferroviarie pei servizi coi loro treni	»	902,848.77
Cap. n. 48. - Servizi accessori ad impresa od in economia	»	817,154.17
Cap. n. 50. - Annualità per la ricostituzione in 50 anni dei capitali mutuati sul fondo pensioni e sussidi, per acquisto e costruzioni di case economiche per ferrovieri, ecc. . . .	»	230,152.38
Cap. n. 53. - Ancoraggi e spese portuali . . .	»	498,301.92
Cap. n. 71. - Noleggio di materiale rotabile, ecc.	»	292,462.98
Cap. n. 73. - Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiali o per ritardata ultimazione di lavori	»	792,969.63
Totale . .	L.	21,754,327.36

Questo decreto sarà comunicato al Parlamento unitamente al rendiconto consuntivo.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 18 febbraio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

DE STEFANI — CARNAZZA.

Visto, *Il guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 4 *marzo* 1923, *n.* 507, *concernente il trasporto a carico dello Stato, delle salme dei caduti in guerra* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto l'art. 8 della legge 11 agosto 1921, n. 1074, pel trasporto, a carico dello Stato, delle salme dei caduti in guerra;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro segretario di Stato per la guerra, di concerto coi ministri dell'interno, della marina, delle colonie, delle finanze, dei lavori pubblici, dell'industria e degli affari esteri;

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

Articolo unico.

I trasporti a carico dello Stato, delle salme dei caduti in guerra, avranno inizio il 10 aprile 1923, e saranno eseguiti gradualmente, per zone e collettivamente.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 4 marzo 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — DIAZ — THAON DI REVEL — FEDERZONI — DE STEFANI — CARNAZZA — TEOFILO ROSSI.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 20 marzo 1923, n. 66.

REGIO DECRETO 4 *marzo* 1923, *n.* 552, *che reca disposizioni relative all'alienazione dei materiali residuati dalla guerra* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

In virtù della delegazione dei poteri conferiti al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, Ministro segretario di Stato per gli affari dell'interno, ed interim per gli affari esteri, d'accordo con i Ministri delle finanze, delle colonie, della guerra, della marina, dei lavori pubblici, dell'industria e commercio e per la giustizia e gli affari di culto;

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

Art. 1.

La Commissione ministeriale di cui al R. decreto-legge 17 dicembre 1922, n. 1701, è soppressa.

Le funzioni che ad essa erano state attribuite sia col citato decreto-legge, sia col decreto del presidente del Consiglio dei ministri in data 19 giugno 1922, saranno esercitate dal Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato.

Art. 2.

Al commissario straordinario per le ferrovie dello Stato spetterà pure la vigilanza, sulla esecuzione delle assegnazioni già deliberate dalle Autorità competenti e sui contratti d'alienazione in corso di esecuzione.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 27 marzo 1923. n 72

Art. 3.

Spetterà pure al detto commissario straordinario la nomina del terzo perito e del superarbitro in tutti i casi nei quali sia mancato l'accordo fra i periti nominati in esecuzione dei contratti di alienazione dei materiali residuati dalla guerra, anche se nei contratti sia stato diversamente disposto.

Art. 4.

Le medesime attribuzioni devolute al predetto commissario straordinario spettano al Ministero della guerra - Direzione generale artiglieria - per le alienazioni, in quanto possano risultare esuberanti, delle armi portatili e relative munizioni, e le artiglierie e relative munizioni, e degli esplosivi, salvo la vigilanza del Ministero delle finanze ai sensi di legge.

Art. 5.

Il riscontro finanziario e contabile sulle operazioni di cui all'art. 1 del presente decreto sarà effettuato dal Ministero delle finanze.

Ogni altra disposizione contraria al presente decreto è abrogata.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 4 marzo 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — FEDERZONI — OVIGLIO — DE STEFANI — DIAZ — THAON DI REVEL — CARNAZZA — ROSSI.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

DECRETO MINISTERIALE 28 *febbraio* 1923, *concernente esclusione di determinati lavori per costruzione di case popolari dal contributo governativo* (1).

IL MINISTRO PER L'INDUSTRIA E IL COMMERCIO E IL MINISTRO DELLE FINANZE.

Visto il testo unico approvato con R. decreto-legge 30 novembre 1919, n. 2318, sulle case popolari ed economiche;

Visto il decreto Ministeriale dell'8 dicembre 1922;

Sentita la Commissione tecnica per i prezzi ed il Comitato interministeriale per il finanziamento delle imprese edilizie;

DECRETANO:

Art. 1.

Saranno escluse dal contributo governativo tanto per le costruzioni avviate, quanto per quelle già eseguite, in generale, tutte quelle opere e quelle forniture che per la loro natura non hanno carattere di indispensabilità in una casa di civile abitazione, in relazione alla città in cui essa viene costruita ed alle prescrizioni edilizie delle autorità locali.

In particolare saranno esclusi:

1° Gli ascensori per stabili che hanno meno di quattro piani sopra il piano terreno rialzato;

2° Gli impianti di riscaldamento sia ad acqua calda, sia a vapore, nelle località nelle quali, in rapporto alla rigidità del clima, non sono indispensabili.

Art. 2.

Per le costruzioni eseguite, come per quelle avviate, le opere di rifinimento che per qualità e quantità eccedano il costo di

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 22 marzo 1923, n. 68.

quelle normalmente in uso nelle case di civile abitazione, saranno per tale eccedenza escluse dal contributo governativo.

In particolare:

1° Le decorazioni interne di pareti e soffitti eseguite con applicazione di stuccoline di pregio o con fregi ornati e costosi. Sarà solo ammessa l'applicazione di stuccoline semplici in due camere di ogni appartamento:

2° Le zoccolature ed i rivestimenti in marmo;

3° I pavimenti in legno o di altro tipo a disegni ed ornati. Tali pavimenti saranno soltanto ammessi per due camere di ogni appartamento;

4° I rivestimenti di maioliche a disegni, o in porcellana nei bagni, nelle latrine e nelle cucine, ammettendosi soltanto i rivestimenti con maioliche unicolori;

5° Le vasche da bagno in porcellana, per l'eccedenza di costo su quelle in ghisa porcellanata;

6° La lavorazione all'inglese delle tubature di piombo;

7° I gruppi di rubinetteria di lusso;

8° Le cucine eccedenti per numero di fornelli e per dimensioni i bisogni di una comune famiglia borghese;

9° Le ringhiere, le cancellate e le altre opere in ferro che eccedano per peso e grado di lavorazione i tipi normali;

10° Le carte da parato di lusso, e quelle fini ad imitazione di legno, cuoio, stoffa;

11° Gli impianti di condutture elettriche in cavetto sotto piombo, tubo Bergemann e in traccia;

12° Gli infissi costruiti con essenze di lusso e con disegni complessi;

13° Le vetrate che per ampiezza e per qualità dei vetri eccedano i tipi normali;

14° Le decorazioni esterne che per volume di oggetti e di stucchi eccedano i tipi delle civili case di abitazione, quando non siano imposte dalle esigenze artistiche delle località.

Art. 3.

I collaudatori accerteranno caso per caso quali opere e forniture debbano in tutto o in parte essere escluse dal contributo in conformità di quanto dispongono i precedenti articoli.

In caso di contestazione giudicherà inappellabilmente il Ministro per l'industria e il commercio, sentita la Commissione di vigilanza.

Roma, 28 febbraio 1923.

Il ministro per l'industria e il commercio
TEOFILO ROSSI.

Il ministro delle finanze
DE STEFANI.

Ordine generale N. 1.

Istituzione delle nuove sedi legali di Trieste e Trento.

In esecuzione del disposto del R. decreto 4 febbraio 1923 n. 273, che estende alle nuove provincie la competenza del Servizio Legale per il contenzioso ferroviario, dal 1° del prossimo venturo mese di aprile funzioneranno: a Trieste un Ufficio distaccato del Servizio Legale, ed a Trento un Avvocato distaccato che sarà dipendente dall'Ufficio Legale di Milano.

Tanto all'Ufficio Legale di Trieste che all'Avvocato distaccato a Trento saranno applicabili tutte le disposizioni riflettenti la competenza degli Uffici Legali e degli avvocati distaccati contenute nell'ordine generale 12-1920, modificato coll'ordine generale 7-1921, nonchè nell'articolo 8 dell'ordine generale 16-1920, esclusa, per ora, l'applicazione dei primi 7 articoli di quest'ultimo per ciò che ha tratto al territorio delle Delegazioni di Trieste e di Trento, posto fuori dai vecchi confini (distretti della corte di appello di Trieste e della Sezione di corte di appello di Trento).

Conseguentemente resta revocato, per quanto di ragione, l'ordine di servizio 45-1920 e dal 1° aprile p. v. cessa la competenza dell'Ufficio Legale di Milano e dell'avvocato distaccato presso il Compartimento di Venezia per la trattazione delle cause interessanti le linee pertinenti alla circoscrizione della Delegazione d'esercizio di Trieste, poste entro i vecchi confini, che passa all'Ufficio Legale di Trieste, e cessa la competenza dell'avvocato presso il Compartimento di Venezia per la trattazione delle cause interessanti il tronco Bassano (escluso) - Primolano (incluso) della linea Venezia-Bassano-Trento, che passa all'avvocato distaccato a Trento. Perciò i capi delle stazioni comprese nelle tratte Casarsa (escl.) - Udine; Udine-Pontefella Pontebba (incl.); Udine-S. Giovanni Manzano (incl.); Udine-S. Giorgio di Nogaro (incl.); Portogruaro (escluso)-Torre di Zuino (incl.) inoltreranno le citazioni loro notificate a comparire davanti ai Tribunali, o davanti alle Preture in materie estranee al trasporto delle persone e cose, all'Ufficio Legale della Delegazione di Trieste e non più all'Avvocato presso il Com-

partimento di Venezia, e similmente i Capi delle Stazioni comprese nel tronco Bassano (escl.) - Primolano (incl.) dovranno inoltrare le citazioni loro unificate a comparire davanti ai Tribunali, o davanti alle Preture in materie estranee al trasporto di persone e cose, all'Avvocato distaccato a Trento anzichè all'Avvocato presso il Compartimento di Venezia.

Ordine di servizio N. 32.

Soppressione delle somministrazioni di sapone comune sodo, saponette e asciugamani per uso del personale.

Esaurite le scorte di cui sono provvisti, i magazzini cesseranno dal fornire il sapone comune sodo, le saponette e gli asciugamani.

Il sapone comune sodo e le saponette dovranno essere depennati dagli elenchi degli assegni Mod. A-145 (consumo) a cura dei Servizi interessati.

Ordine di servizio N. 33.

Apertura all'esercizio della fermata di Carentino.

Col giorno 1° aprile 1923 sulla linea Cantalupo-Cavallermaggiore verrà aperta all'esercizio, al Km. 8+696 e a sinistra della linea stessa, la fermata di « Carentino » situata tra le stazioni di Oviglio e Bergamasco, dalle quali dista rispettivamente m. 4,039 e m. 1581.

La detta fermata viene ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, e sarà esercitata per mezzo di un guardiano in base

agli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo » (O. S. n. 160-1909 e successive modificazioni).

La fermata stessa distribuirà biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nell'allegato *A* al presente Ordine di Servizio.

Della registrazione e contabilità dei biglietti, nonchè del versamento dei relativi importi, resta incaricata la stazione di Bergamasco.

Non essendo la fermata provvista di segnali fissi, provvederà il personale di scorta alla eventuale protezione dei treni.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (Edizione marzo 1921, nella parte I del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914), nella parte II del prontuario suddetto (edizione 1° marzo 1922), e nei prontuari manoscritti delle distanze in uso nelle stazioni e negli Uffici di controllo si dovranno praticare le aggiunte indicate nell' allegato *B*.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Allegato **A** *all'Ordine di servizio N. 33 1923.*

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di Carentino.

DA	A	Biglietti di corsa semplice			Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
		1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	
Carentino	Alessandria	7.60	5.35	3.00	Bergamasco
	Cantalupo	4.55	2.90	1.80	
	Oviglio	2.45	1.85	1.30	
	Bergamasco	1.30	1.10	0.90	
	Bruno	2.45	1.85	1.30	
	Castelnuovo Belbo	3.25	2.30	1.55	
	Incisa Belbo	4.85	3.05	1.95	
	Nizza Monferrato	6.45	4.60	2.60	
	Calamandrana	8.05	5.65	3.10	
	Canelli	10.00	6.85	4.25	
	S. Stefano Belbo	11.40	7.90	4.90	
	Calosso - Castiglione Tinella	12.55	8.65	5.30	
	Costigliole d'Asti	13.80	9.40	5.70	
	Castagnole Lanze	15.25	10.45	6.20	
	Neive	16.85	11.35	6.85	
	Barbaresco	18.30	12.40	7.40	
	Alba	20.70	13.90	8.30	
	Mussotto	21.50	14.50	8.55	
	Monticello Alba	22.95	15.40	9.10	
	S. Vittoria	24.55	16.45	9.60	
	Bra	27.25	18.25	10.65	
	Asti	16.05	10.90	6.60	
	Acqui	14.45	9.85	5.95	

Allegato B *all'ordine di servizio N. 33–1923.*

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 9 fra i nomi di Carbonara Scrivia e Cariati devesi inserire:

Carentino * L B/T/9/

Nella parte I del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pagina 18, fra i nomi di Carbonara Scrivia e Cariati, devesi inserire:

//Carentino /Alessandria-Cavallermaggiore /Torino/Alessandria/.V(6)/B(6)/
(Casa Cantoniera) 6° Alessandria

Nella parte II - tabelle polimetriche - del prontuario suddetto (edizione 1° marzo 1922) a pagina 9, nella tabella (23) *Linee del Monferrato* devesi trascrivere fra i nomi di Oviglio e Bergamasco il nome di Carentino preceduto da dischetto nero, con le seguenti distanze dalle stazioni e fermate della linea:

Alessandria	Km.	17	Costigliole (Motta di)	Km.	45
Cantalupo	»	9	Isola d'Asti	»	48*
Oviglio	»	5	Molini d'Isola	»	47*
Bergamasco	»	2	S. Marzotto	»	44*
Bruno	»	5	Asti	»	39*
Castelnuovo Belbo	»	7	Portocomaro	»	48*
Incisa Belbo	»	10	Castelalfero	»	51*
Nizza Monferrato	»	14	Tonco Alfiano	»	55*
Calamandrana	»	18	Penango	»	58*
Canelli	»	23	Moncalvo	»	63*
S. Stefano Belbo	»	27	Salabue	»	65*
Calosso Castiglione Tinella	»	30	Serralunga Cereseto	»	*66*
Costigliole d'Asti	»	33	Ozzano Monferrato	»	*61*
Castagnole Lanze	»	37	S. Giorgio Casale	»	*58*
Neive	»	41	Casale Monferrato	»	*50*
Barbaresco	»	45	Terranova Monferrato	»	*59*
Alba	»	51	Terrasa	»	*62*
Mussotto	»	53	Candia Lomellina	»	*65*
Monticello Alba	»	57	Cozzo	»	*67*
S. Vittoria	»	61	Zeme	»	*69*
Bra	»	68	Castel d'Agogna	»	65**
Madonna del Pilone	»	76	Mortara	»	60**
Cavallermaggiore	»	81			

Segue *Allegato* **B** *all'ordine di servizio N. 33–1923*

A pagina 55, fra i nomi di Carbonara Scrivia e Cariati, devesi inserire:

/CARENTINO * /23/

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo devesi:

— all'indice, alla propria sede, aggiungere « Carentino (casa cantoniera) » con il numero della pagina e il numero progressivo;

— all'interno dei prontuari stessi, fra i nomi di Oviglio e Bergamasco, inserire « Carentino (casa cantoniera) » e di contro al nome esporre la distanza e il relativo istradamento procedendo secondo quanto appresso.

Per i prontuari delle stazioni situate sulle *linee del Monferrato* la distanza deve essere rilevata dalla tabella 23 a pagina 9 della parte II del prontuario generale, già modificata come sopra è detto.

Per tutti gli altri prontuari la distanza deve invece essere formata aggiungendo Km. 4 a quella indicata per Oviglio e Km. 2 a quella indicata per Bergamasco, e scegliendo la più breve. L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Ordine di servizio N. 34.

Assunzione del servizio di navigazione sul lago di Garda da parte del Ministero dei lavori pubblici.

In seguito al R. decreto 6 febbraio 1923, n. 523, dal giorno 1° aprile c. a. l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato cessa dall'incarico di esercitare la linea di navigazione del Lago di Garda, di cui all'Ordine di Servizio n. 40-1918, e l'esercizio stesso viene temporaneamente assunto dal Ministero dei Lavori pubblici a mezzo del R. Ispettore Capo dirigente il Circolo di Verona dell'Ispettorato Generale ferrovie, tramvie e automobili.

La linea di navigazione suddetta continua ad essere ammessa al servizio cumulativo per i viaggiatori ed al servizio di corrispondenza per le merci alle condizioni presentemente vigenti.

In conseguenza di quanto sopra, a pag. 174 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1915) deve essere cancellato il richiamo di cui all'Ordine di Servizio n. 40 - 1918 relativo all' assunzione da parte delle ferrovie dello Stato dell'esercizio della navigazione sul Lago di Garda.

Distribuito agli agenti delle classi 2, 3, 5 *e* 22.

Il Direttore Generale
ALZONA.

Circolare N. 5[v]

Veicoli da inoltrare vuoti nelle Officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in Officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nell'elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della rete alle ore 17 del giorno 18 aprile p. v., estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli indicati viene rintracciato, se esso è vuoto la stazione vi applicherà da ambo i lati l'etichetta Mod. M.-263-m di cui l'Ordine di servizio n. 38-1915, scrivendo a mano, nell'apposito spazio il motivo per cui il veicolo viene destinato all'Officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in Officina scortato da Mod. M-130.

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta di cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in Officina, scortandolo con Mod. M-130.

Di massima i veicoli rintracciati in Continente dovranno essere inviati alla più prossima Officina del Materiale rotabile o del Materiale mobile del Continente stesso e quelli rintracciati in Sicilia alla più prossima Officina del Materiale rotabile o del Materiale mobile dell'Isola.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno essere tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno essere tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione, quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

La stazione che etichetta il veicolo, darà notizia dell'invio alle Officine: per i carri, alla propria Delegazione Veicoli ed al Circolo di ripartizione; per le carozze ed i bagagliai, alla Delegazione Veicoli ed al Riparto Circolazione Veicoli.

Ogni negligenza, omissione od erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutti o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da introdursi nelle officine per visita scadenza del periodo di garanzia.

Carrozze:

BIz cr 28604 — 28609.

CIz cr 44229 — 44260 — 44353 — 44354 — 44355 — 44356 — 44357 — 44358 — 44359 — 44544 — 44547.

Bagagliai:

DI cr 87209 — 87212 — 87215 — 87218 — 87430 — 87435 — 87439 — 87442 — 87447 — 87451 — 87456 — 87459 — 87645 — 87649 — 87651 — 87655 — 87686.

Carri:

F — 130010 — 130015 — 130020 — 130025 — 130030 — 130038 — 131448 — 131449 — 131450 — 131451 — 131452 — 131453 — 131454 — 131455 — 131456 — 131457 — 131458 — 131459

— 131460 — 131461 — 131462 — 131463 — 131464 — 131465 131466 — 131467 — 131468 — 131469 —131470 — 131471 188450 — 188454 — 188458 — 188462 — 188466 — 188470 — 188474 — 188478 — 188481 — 188484.

Ltm — 442992 — 443107 — 443110 — 443116 — 443125 — 443132.

Poz — 695012 — 695016 — 695020 — 695025 — 695270 — 695275 — 695278 — 695281 — 695284 — 695288 — 695291 — 695295 — 695688.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 40, 41, 42 *e* 45.

Il Direttore Generale
ALZONA.

Sentenza

Contratto di noleggio - Stallie - Clausola " a giorni correnti „ - Tiraggio a carico della nave - Ritardo nella discarica - Fondamento e limiti delle reciproche responsabilità - " Time scheet „ - Sua efficacia probante.

La clausola « a giorni correnti » *stabilita nel contratto di noleggio per le stallie di discarica, se fa gravare sul ricevitore le conseguenze del fortuito, non può obbligarlo a sopportare gli effetti della inadempienza del Capitano della nave, che non provvedendo alla estrazione della merce dalle stive, lo costituisce nella impossibilità di effettuarne il ritiro* lungo-bordo, *come convenuto.*

Il « Time scheet », *o distinta relativa all'andamento della discarica ed alle condizioni del tempo, fa stato in quanto porta la firma delle parti sulle circostanze ivi indicate, ma non preclude l'adito a chi vi abbia interesse a chiarirne il contenuto con i comuni mezzi di prova, a dimostrare fatti relativi alla esecuzione od alla inesecuzione degli obblighi contrattuali.*

CORTE DI APPELLO DI ROMA (Sezione II[a]). — 12-20 giugno 1922 (*Pres.* Castellani, *est.* Brigante) Ditta Antonio Bellettieri - Ferrovie Stato (1).

(*Omissis*).

Che l'Amministrazione, col disposto mezzo istruttorio, intende di provare come il ritardo nella discarica per un tempo corrispondente al prospettato periodo di controstallie, sia dipeso dal fatto del capitano e dalle condizioni della nave, più precisamente da

(1) Ved. Bollettino 1921, IV, pag. 143 la sentenza del Tribunale di Civitavecchia 24-31 agosto 1921 che è stata dalla presente confermata.

inadempienza — per ritardato tiraggio della stiva — dell'obbligo di consegnare al punto convenuto, cioè sotto paranco e lungo bordo, la pattuita quantità giornaliera di carbone (mille tonnellate inglesi). Alla prova si oppone l'appellante col sostenere che, essendosi nel contratto di noleggio stabilito il decorso delle stallie e delle controstallie a « *giorni correnti* » esclusi soltanto i festivi, non possa il decorso medesimo ritenersi sospeso per qualunque causa non dipendente da dolo o colpa del capitano. La Corte stima di dover accedere alla tesi accolta dal Tribunale. Pur ammettendo, come del resto l'Amministrazione sostanzialmente ammette, che quella clausola porti a carico del noleggiatore il fortuito e la forza maggiore, non si potrebbe da tale teoria desumere la conseguenza, davvero eccessiva, di far ricadere su di lui anche i fatti di inadempienza contrattuale da attribuirsi al capitano o alle condizioni della nave e di fare decorrere anche in simili casi le controstallie, che per la vigente legge italiana hanno indubbiamente carattere di indennizzo e non già di accessorio del nolo (art. 547, n. 7 Cod. di comm.). Il contratto di noleggio in esame, al patto 5° stabiliva che il carico doveva essere preso lungo il bordo (sotto paranco) colla stessa rapidità colla quale il piroscafo poteva consegnare, ma in nessun caso in quantità minore di tonnellate mille inglesi per giorno corrente.

E' chiaro che da questo patto risultava così l'obbligo del ricevitore di ritirare non meno della quantità giornaliera stabilita, come l'obbligo del capitano di mettersi in condizioni di consegnargli al punto indicato (lungo bordo) la detta quantità. Non avrebbe quindi il ricevitore dovuto sopportare le conseguenze di ogni arresto a lui non imputabile di estrazione della merce dalle stive.

L'appellante dice inammissibile la prova orale perchè l'articolo 547 Cod. di comm. prescrive lo scritto *ad substantiam* pel contratto di noleggio.

Però è facile rispondere che qui non si tratta di mettere in essere nessuna convenzione, nessuna clausola di tale contratto.

Si vogliono soltanto provare delle circostanze, dei fatti semplici, relativi alla esecuzione, o inesecuzione, degli obblighi contrattuali. Nè i fatti articolati contraddicono ad alcuna circostanza riconosciuta dal *Time Sheet* Tabella del tempo. Questo documento, sull'andamento della discarica e sulle condizioni del tempo, fa

stato in quanto porta l'accettazione delle parti. Nella specie il *Time Sheet* fu redatto dal capitano Nogahari, ma venne confermato dal Capo dell'Agenzia Marittima di Civitavecchia solo in ordine alla sua parte essenziale, in ordine cioè alle circostanze materiali in esso riferite, all'andamento della discarica giornaliera. Piacque al Capitano aggiungerci una nota del seguente tenore: « La disca- « rica è proceduta in maniera regolare da parte del piroscafo, e se « alle mille tonnellate non sono state consegnate (scaricate), ciò si « deve a deficienza degli accosti da parte dei ricevitori del carico ». Ma avendo l'agenzia Marittima espressamente limitato la conferma alla parte riguardante l'andamento della discarica giornaliera, si deve ritenere che solo di questa faccia prova il documento e che l'indicata nota del Capitano abbia il solo valore di dichiarazione unilaterale, cioè non abbia alcun valore in giudizio. Perciò la prova chiesta dalla Amministrazione tendente non già ad impugnare l'andamento suddetto ma solo a chiarire le circostanze che vi dettero luogo, in nulla contraddice al contenuto sostanziale, del documento.

Fu dunque giustamente ammessa tale prova, non contrastante in alcuna parte con le scritture esibite, nè diretta a modificare comunque le risultanze di queste. Se verrà dimostrato che il ritardo nella discarica, oltre il termine preveduto per le stallie, dipese da mezzi del capitano, o dalle condizioni della nave, è chiaro che tale termine dovrà ritenersi sospeso per il tempo corrispondente a queste cause, e che di tanto sarà abbreviato il periodo delle controstallie dovute all'Amministrazione. Naturalmente questa, per esimersi dalla relativa responsabilità, dovrà dimostrare, come nel primo capitolo assume, che per quel tempo le fu « impossibile provvedere al ritiro del carbone » proprio per le indicate cause.

Che se, invece, la inerzia del capitano fosse stata a sua volta causata, non da fatto proprio o comunque riferibile alla nave, ma da altre circostanze, e sopra tutto dalla lamentata mancanza di chiatte su cui scaricare il carbone, evidentemente l'Amministrazione, tenuta ad approntare i mezzi per ritirarlo senza interruzione di tempo, in una determinante quantità giornaliera non potrebbe sottrarsi all'osservanza del preciso patto contrattuale sul decorso continuo e non pel solo tempo lavorativo delle stallie e

controstallie. E quindi tutta questione di prove. Da queste verranno lumeggiate le cause del ritardo. Potrà, in linea di riprova, la Ditta Bellettieri mettere in essere quelle circostanze di fatto che valgano a contraddir l'assunto dell'altra parte, a scagionare il Capitano dell'addebito di inadempienza dell'obbligo di consegnare sotto paranco la prefissa quantità giornaliera, e giustificare la nota di costui apposta sulla tabella del tempo.

Che confermandosi l'impugnata sentenza, la causa va rimessa ai primi giudici per l'ulteriore corso.

ANNO XVI - N. 14

5 APRILE 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(5059) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO-LEGGE 11 *marzo* 1923, *n.* 582, *che autorizza una maggiore assegnazione di L.* 4,729,000 *pel completamento degli impianti per la nuova dogana in via Farini, in Milano* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Vista la legge 11 giugno 1914, n. 531, con la quale fu autorizzata la spesa di L. 2,572,000 per la costruzione in Milano di una nuova dogana allo scalo di via Farini;

Visto il decreto Luogotenenziale 19 giugno 1919, n. 1427, con il quale fu aumentata di L. 443,000 la somma stanziata con la legge predetta;

Ritenuta necessaria, in aggiunta alle precedenti una nuova assegnazione per completare i lavori rimasti sospesi;

Sentito il Consiglio dei ministri

Sulla proposta del Nostro Ministro segretario di Stato per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' autorizzata per la costruzione di una nuova dogana allo scalo ferroviario per le merci a piccola velocità di via Farini in Milano, in aggiunta alla spesa di L. 2,572,000 stanziata con legge 11 giugno 1914, n. 531, aumentata di L. 443,000 per il decreto luogotenenziale 19 giugno 1919, n. 1427, un'ulteriore assegnazione di L. 4,729,000.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 2 aprile 1923, n. 77.

Art. 2.

La detta somma sarà stanziata nella parte straordinaria del bilancio passivo del Ministero delle finanze e ripartita in cinque esercizi finanziari come segue:

Esercizio	1922-923	L. 1.000.000
»	1923-924	» 1.000.000
»	1924-925	» 1.000.000
»	1925-926	» 1.000.000
»	1926-927	» 729.000

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 11 marzo 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — DE STEFANI.

Visto: *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

Ordine di servizio N. 35.

Trasporti delle salme dei caduti in guerra.

A partire dal 10 aprile p. v. avranno luogo i trasporti di salme di militari caduti in guerra da eseguirsi per conto dello Stato a norma della legge 11 agosto 1921 n. 1074, riportava nel *Bollettino Ufficiale* n. 34, del 25 agosto 1921. Tali trasporti avranno luogo per la massima parte da stazioni della zona di guerra e per un quantitativo più limitato anche da altre stazioni dell'interno.

Per l'eseguimento di essi dovranno osservarsi le seguenti norme.

DISPOSIZIONI GENERALI.

I trasporti saranno eseguiti con le modalità prescritte dal Regolamento approvato con R. Decreto 19 gennaio 1922, n. 30, (*Bollettino Ufficiale,* n. 7 del 16 febbraio 1922).

Per i trasporti delle salme in partenza da stazioni della zona di guerra il carico verrà disposto ed eseguito dall'Ufficio Centrale per la cura ed onoranze alle salme dei caduti, residente ad Udine il quale dovrà richiedere, con anticipazione di almeno 8 giorni, alle Divisioni Movimento e Traffico di Milano o Venezia od alle Delegazioni Esercizio di Trento o Trieste i carri occorrenti per i trasporti regolandosi in modo analogo con le Direzioni di Esercizio delle Ferrovie Secondarie pei trasporti in partenza da stazioni di loro giurisdizione. (Allegato 1).

Pei trasporti in partenza da stazioni non comprese nella predetta zona di guerra, le richieste dei carri dovranno essere fatte nei modi di uso dai Sindaci dei Comuni interessati, e le stazioni, se del caso, dovranno rivolgersi anche telegraficamente ai circoli di ripartizione da cui dipendono; per tali salme il carico verrà eseguito a cura dei comuni.

Lo scarico ed il ritiro avrà luogo in ogni caso a cura del Comune destinatario del trasporto il quale può, a richiesta delle famiglie, affidare ad esse l'espletamento delle formalità ferroviarie.

Ciascun carro dovrà contenere salme partenti da una stessa località e dirette ad una stessa stazione. Tutti i carri saranno scortati da due militari i quali dovranno essere muniti o del foglio di via o di apposita carta di identificazione personale.

Il capo della stazione destinataria, subito dopo l'arrivo di ciascun trasporto di salme, dovrà darne sollecito avviso al destinatario, e nel caso il trasporto comprenda salme dirette a più Comuni di definitiva destinazione dovrà essere dato avviso separato ad ogni Comune, dando anche i nominativi delle salme.

Il ritiro delle salme dovrà avvenire entro 24 ore dall'avviso predetto. Trascorso tale termine, senza che il ritiro sia avvenuto, il capo della stazione informerà il prefetto od il sottoprefetto nella cui giurisdizione trovasi, per gli opportuni provvedimenti.

Per i trasporti che comprendono più salme dirette a differenti Comuni di definitiva destinazione la Stazione ritirerà separata ricevuta da parte di ciascun Comune.

ISTRUZIONI DI DETTAGLIO.

Fornitura carri. — Per questi trasporti dovranno essere forniti carri della serie F con requisiti per poter viaggiare con treni accelerati, ed in perfetto stato di pulizia anche all'esterno, da cui dovrà essere cancellato ogni segno e tolto ogni residuo di vecchie etichette.

Carrozze ai treni merci per militari di scorta. — Ai treni merci che verranno utilizzati per il trasporto di carri con salme saranno messi in composizione apposite vetture di III classe, scegliendole fra quelle specializzate per « trasporti straordinari », per i militari di scorta, quando questi siano in numero superiore ai quattro; se in numero pari od inferiore i militari stessi sono autorizzati a prender posto sui bagagliai dei detti treni.

Itinerari. — Per le principali tradotte saranno stabiliti itinerari fissi che verranno comunicati con mod. M 76. I trasporti diretti a linee che si allacciano a quella della tradotta principale prestabilita debbono essere fatti proseguire dalla stazione di diramazione col primo treno utile possibile; le Divisioni movimento avranno cura di stabilire gli itinerari secondari per gli allaccia-

menti con le tradotte principali e li comunicheranno subito alle stazioni ed uffici interessati.

Trasporti da e per la Sardegna. — Per le salme da e per la Sardegna, che seguiranno la via di Civitavecchia, il trasporto dal carro al piroscafo e viceversa verrà eseguito a cura dell'Esercizio Navigazione, il quale provvederà ad impartire alle dipendenti Agenzie le istruzioni opportune.

Foglio itinerario. — I carri debbono essere scortati da apposito foglio itinerario mod. M 166 T S da compilarsi dalla stazione di partenza, la quale trascriverà sullo stesso l'itinerario di inoltro stabilito dopo essersi accertata con l'incaricato dell'autorità militare, che tale itinerario sia conforme a quello da questa tracciato ai militari di scorta e sulle etichette.

Etichette. — A cura dell'autorità militare verranno stampate apposite etichette da applicarsi ai carri, che saranno compilate dall'Ufficio speditore delle salme. E' inteso che mancando eventualmente l'etichetta dell'autorità militare dovrà applicarsi al carro la nostra etichetta mod. M 244 (feretro).

Incidenti eventuali lungo il percorso. — Nei casi in cui un carro con salme dovesse essere trattenuto in una stazione intermedia durante il percorso per eventuali incidenti, il capo di detta stazione si atterrà al disposto dell'art. 26 dell'apposito Regolamento approvato col già citato R. decreto 19 gennaio 1922, n. 30 (*Bollettino ufficiale*, n. 7 del 1922).

Sorveglianza. — Le Divisioni movimento e Delegazione esercizio a mezzo dei propri funzionari e revisori faranno eseguire un'attiva sorveglianza sia nelle stazioni di partenza sia in quelle di transito più importanti perchè sia sempre assicurato il regolare inoltre e proseguimento dei trasporti coi treni stabiliti.

DISPOSIZIONI DIVERSE E CONTABILI.

I trasporti saranno da eseguirsi con una sola lettera di vettura tanto se in servizio interno quanto se in servizio cumulativo

con le amministrazioni secondarie aderenti al controllo comune (1).

Per quelli invece da o per stazioni di ferrovie in servizio cumulativo, ma non aderenti al controllo stesso saranno da presentarsi tante lettere di vettura quante sono le amministrazioni interessate. Nelle lettere di vettura dovrà essere indicato il nome di ciascuna salma ed il comune definitivo di destinazione. Nel caso che in un carro vi siano più salme per una stessa destinazione. alla lettera di vettura dovrà essere allegato apposito elenco con le dette indicazioni.

Ad ogni documento dovrà essere allegata la speciale richiesta prescritta dall'art. 28 del regolamento annesso al R. decreto 19 gennaio 1922, n. 30 (allegato n. 4).

Tanto i trasporti in servizio interno, quanto quelli in servizio cumulativo italiano e ferrovario-marittimo dovranno essere iscritti nei registri e riassunti di trasporti ordinari.

Sui documenti riguardanti i trasporti in servizio interno ed in servizio cumulativo italiano con le amministrazioni secondarie aderenti al controllo comune, nonchè per quelli in servizio ferroviario marittimo, non dovrà essere esposta alcuna tassa, venendo questa determinata in sede di controllo per l'intera percorrenza.

Sui riassunti relativi a tali trasporti dovrà figurare l'annotazione « trasporti salme in conto corrente ».

Le tasse spettanti alle ferrovie secondarie in servizio cumu-

(1) Partecipano al Controllo Comune le seguenti Amministrazioni:

1) Società Veneta;
2) Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie;
3) Società per le strade ferrate sovvenzionate (ferrovia Cancello Benevento);
4) Ferrovia Centrale Umbra;
5) Ferrovia Mandela-Subiaco;
6) Ferrovia Padova-Piazzola;
7) Ferrovia Reggio Emilia-Ciano d'Enza;
8) Società Lariana di Navigazione sul Lago di Como;
9) Società per la Ferrovia di Valle Senio;
10) Ferrovie Salentine;
11) Ferrovia Massa Marittima-Follonica Porto;
12) Ferrovia Imola-Fontana Elice;
13) Ferrovia Rezzato-Vobarno;
14) Ferrovie Complementari della Sardegna;
15) Società di Navigazione a vapore sul lago d'Iseo;
16) Ferrovia Aquila-Capitignano.

lativo, ma non ammesse al controllo comune, dovranno essere loro accreditate con le contabilità di transito, all'atto del passaggio dei trasporti, considerandoli in *assegnato* se in partenza da stazioni delle secondarie ed in *affrancato* se alle medesime destinati.

Qualora durante il percorso o a destinazione si dovessero effettuare operazioni di carico e scarico, disinfezione od altro, l'importo di tali prestazioni sarà da esporsi, per norma del controllo sul documento di trasporto senza assumerne debito. Le spese vive che le stazioni dovessere sostenere saranno invece da pareggiarsi con mod. C. I. 484, all'appoggio della relativa distinta e ricevuta di quietanza.

Per i trasporti da o per stazioni di amministrazioni di ferrovie e tramvie con le quali vige il solo servizio di corrispondenza, dovrà essere presentata in più a partenza apposita lettera di vettura e relativa richiesta, per il percorso sulle linee di dette amministrazioni, le quali provvederanno direttamente a richiedere al Ministero della guerra i crediti spettanti per il loro percorso e per le eventuali spese accessorie verificatesi sulle proprie linee.

In via transitoria, le amministrazioni ferroviarie, tramviarie e lacuali aventi rapporti di servizio cumulativo o di corrispondenza con le ferrovie dello Stato possono dar corso alle spedizioni in servizio cumulativo e di corrispondenza anche quando dai servizi stessi sieno esclusi i trasporti di feretri (*Bollettino commerciale,* n. 14, del 1921, punto 258).

Per i viaggi di militari di scorta alle salme dovranno essere rilasciati, contro presentazione delle speciali richieste stabilite dal detto regolamento (allegati 2 e 3) appositi moduli C. I. 201 e C. I. 201-A senza prezzo. Tali richieste, da unirsi alle matrici dei citati moduli saranno da rimettersi come di consueto con le relative contabilità al controllo viaggiatori e bagagli di Firenze.

I trasporti che avessero seguito istradamento anormale per opportunità di servizio, dovranno essere tassati, sempre in sede di controllo, per la via più breve.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7 e 9.

ALLEGATO L.

Art. 22.

Reg. TRASPORTO GRATUITO SALME

UFFICIO CENTRALE

per la cura e le onoranze alle salme dei caduti in guerra.

Udine, li . . . . 1922.

RICHIESTA N. . . . . .

Alla (1) . . . .

(Riparto, Circolazione, Veicoli).

Il giorno . . . . si dovranno spedire dalla stazione di . . . . complessivamente n. . . . . . carri di salme di militari caduti in guerra, ripartitamente come segue:

n. . . . . . carri per n. . . . . . salme destinate a . . . . .
n. . . . . . carri per n. . . . . . salme destinate a . . . . .
n. . . . . . carri per n. . . . . . salme destinate a . . . . .
n. . . . . . carri per n. . . . . . salme destinate a . . . . .

Pregasi provvedere, favorendo conferma.

IL CAPO D'UFFICIO

....

(Bollo)

---

(1) . . . . . li . . . . 192. . .

N. . . . . .

al N. . . . . . del . . . .

ALL'UFFICIO CENTRALE CURA ED ONORANZE ALLE SALME DEI CADUTI IN GUERRA

UDINE

Si è disposto che siano forniti alla stazione di . . . . per il giorno . . . . n. . . . carri per spedizione di n. . . . salme di militari caduti in guerra.

IL CAPO (1)

....

(Bollo)

---

(1) Divisione Movimento e Traffico e Delegazione esercizio per le ferrovie dello Stato: Direzione ferrovia privata relativa.

ALLEGATO 2.

Art. 25.

Reg. TRASPORTO GRATUITO SALME

Trasporto militare in conto corrente a debito del Ministero della guerra

(1) . . . .

Si richiede alle stazioni di . . . . delle ferrovie . . . . il rilascio di un biglietto valevole per il viaggio di n. . . . militari di scorta al carro n. . . . contenente n. . . . salme in destinazione di . . . . senza immediato pagamento di tasse.

. . . . . . li . . . . 192 . . .

Il . . . . (2)

....

(Bollo)

(1) Ufficio centrale di Udine oppure Comando del presidio di. . . .
(2) Grado e qualifica di chi rilascia la richiesta.

ALLEGATO 8.

Art. 26.

Reg. TRASPORTO GRATUITO SALME

Trasporto militare in conto corrente a debito del Ministero della guerra

Comando di presidio di . . . .

Si richiede alle stazioni di . . . . delle ferrovie . . . . il rilascio di un biglietto valevole per il viaggio fino a . . . . di n. . . . . . militari che hanno scortato salme di militari caduti in guerra, senza immediato pagamento tasse.

. . . . li . . . . 192 . . .

IL . . . . (1)
COMANDANTE DEL PRESIDIO.

(Bollo)

(1) Grado di chi rilascia la richiesta

ALLEGATO 4.

Art. 28.

Reg. TRASPORTO GRATUITO SALME

Trasporto militare in conto corrente a debito del Ministero della guerra

(Ufficio di Udine, Comune o Capitaneria od Ufficio di porto).

Si richiede alle stazioni di . . . . delle ferrovie . . . . l'inoltro del carro . . . . . n. . . . contenente . . . . . salme in destinazione di . . . . senza immediato pagamento di tasse.

. . . . li . . . . 192 . . .

L'INCARICATO (1)

....

(Bollo)

(1) Capo dell'Ufficio centrale di Udine, Sindaco, Comune di partenza. Capitaneria od Ufficio di porto.

Ordine di servizio N. 36.

Variazioni al testo della nomenclatura dei conti dall'esercizio 1921-922.

(Vedi ordini di servizio nn. 86, 177 e 181-1921, n. 31-1922 e n. 8-1923).

Pag. 30 — Al conto 103 *B*) di entrata, aggiungere la seguente annotazione:

« *Esclusi quelli riguardanti la costruzione di nuove linee* ».

Id. 31 — La dizione dei conti 108 e 109 di entrata, è stata modificata nella seguente: « *Ministero delle finanze, ecc.* ».

Id. 32 — Al conto 113 di entrata, modificare l'attuale annotazione nella seguente:

« *In liquidazione dal* 1° *febbraio* 1923 ».

Id. 56. — Alla nota posta di contro al conto 54-I) di spesa sopprimere la parte di annotazione riferibile alle spese degli autoveicoli essendo stato per dette spese istituito il conto 53 *bis*.

Id. 71 — Al conto 140 *B*) di spesa, aggiungere la seguente annotazione:

« *Esclusi quelli riguardanti la costruzione di nuove linee* ».

Id. 72 — La dizione dei conti 145 e 146 di spesa, è stata modificata nella seguente: « *Ministero delle finanze, ecc.* ».

Id. 73 — Al conto 150 di spesa, modificare l'attuale annotazione nella seguente:

« *In liquidazione dal* 1° *febbraio* 1923 ».

Circolare N. 19.

Piombatura dei carri.

E' stato rilevato che molte stazioni assicurano i carri coperti con soli due piombi anzichè con *quattro* (due per ogni lato) come dispone il punto 13 del fascicolo *Norme per la piombatura dei dei carri* edizione marzo 1922 RISTAMPATA NEL SETTEMBRE 1922.

Nel richiamare l'importanza che ha l'applicazione dei piombi ai carri nei riguardi specialmente della delimitazione delle responsablità nei casi di anormalità nei trasporti, si avverte che constatandosi ancora l'irregolarità in parola ed altre trasgressioni alle Norme suddette, saranno adottate severe misure disciplinari a carico degli agenti direttamente responsabili ed anche dei Capi stazione o Capi Gestione quando le irregolarità fossero dovute a mancata sorveglianza o deficienza di provvedimenti, di loro competenza.

Raccomandasi infine che il Fascicolo in parola venga distribuito a tutti gli agenti interessati.

Comunicazioni.

OPERA DI PREVIDENZA A FAVORE DEL PERSONALE

Legge 19 giugno 1913, n. 641, modificata dal decreto legge Luogotenenziale 1° agosto 1918, n. 1197 e dalla legge 7 aprile 1921, n. 370.

Dopo la comunicazione fattasi nel Bollettino n. 2 dell'11 gennaio 1923, la Giunta dell'Opera di previdenza ha approvato, a tutto il 31 marzo 1923, le seguenti liquidazioni:

LIQUIDAZIONI	Indennità di buonuscita (Art. 1 n. 1 della legge)				Sussidi temporanei ad orfani (Art. 1 n. 2 della legge)		Assegni alimentari vitalizi (Art. 1 n. 3 della legge)		Rimborsi di trattenute (Art. 3 della legge)			
	ad agenti		a famiglie						ad agenti		a famiglie	
	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo
Approvate dal 1° gennaio 1923 a tutto il 31 marzo 1923	1186	5.753.385,34	276	817.678,98	176	124.331 —	11	6.510 —	198	31.160.94	37	3.542,26
Aggiungendo quelle approvate dal 1° luglio 1922 al 31 dicembre 1922	4964	23.248.136,95	264	871.251,05	200	137,259 —	10	6.000 —	106	14.143,23	7	829,80
Si ha un totale nell'esercizio 1922-1923.	6150	29.001.522,29	540	1.688.930,03	376	261.590 —	21	12.510 —	304	45.313,17	44	4.372,06

Si aggiunge che, durante lo stesso esercizio sono stati approvati, in applicazione delle leggi 7 aprile 1921, n. 368 e 370, supplementi d'indennità di buonuscita per complessive L. 65900.73 spettanti agli agenti cessati dal servizio a partire dal 1° marzo 1920, o alle loro famiglie.

Sulla disponibilità dell'Opera furono approvate dal Comitato, dopo il 31 *dicembre* 1922, *le seguenti concessioni*:

1. — SUSSIDI TEMPORANEI AD ORFANI DI PENSIONATI.
(Art. 1, n. 2 lett. *c*) della legge).

1) SABINA e GRAZIA, orfane dell'operaio di 2ª classe PALTA Filippo (2248): L. 312 annue, con decorrenza 1° luglio 1922.

2. — ASSEGNI ALIMENTARI A CONGIUNTI BISOGNOSI.
(Art. 1, n. 2 lett. c) della legge).

1) CECCARELLI Blandina, vedova POSTA, madre della scrivana POSTA Giuseppina (175140): L. 600 annue vitalizie, con decorrenza 1° novembre 1922;

2) CHIASTELLINO Eugenia, orfana del capo stazione di 3ª grado GIUSEPPE (46452): L. 360 annue, con decorrenza 1° settembre 1922 e fino al 31 agosto 1927;

3) ROSSI Apollonia, madre del conduttore AGOSTINI Umberto (169989): L. 600 annue vitalizie, con decorrenza 1° ottobre 1922;

4) QUADRINI Gina, vedova del segretario PENNA rag. Aurelio (157669): L. 720 annue, con decorrenza 1° settembre 1922 e fino al 31 agosto 1927;

5) STANZANI Ottavia, madre del manovale pensionato MACCAFERRI Ettore (28859): L. 300 annue vitalizie, con decorrenza 1° novembre 1922;

6) BARRESI Giuseppe, padre dell'applicato ANDREA (111859): L. 360 annue vitalizie(con decorrenza 1° febbraio 1923;

7) D'ANDREA Giuseppina, orfana del guardiano DOMENICO (32464): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1922 e fino al 30 giugno 1927;

8) CARELLI Paris, orfano del cantoniere BRUNETTO (165336): L. 300 annue, con decorrenza 1° ottobre 1922 e fino al 30 settembre 1927;

9) ALTOBELLO Anna, vedova dell'operaio di 2ª classe pensionato GIARRUSSO Guglielmo (124665): L. 300 annue, con decorrenza 1° gennaio 1923 e fino al 31 dicembre 1927;

10) BUONACCORSI Giulia, vedova del fuochista PESCAGLIA Giovanni Alfredo (169199): L. 600 annue, con decorrenza 1° marzo 1923 e fino al 29 febbraio 1928;

11) Antonioli Annunziata, vedova del fuochista Angelini Giulio (210595): L. 600 annue, con decorrenza 1° agosto 1922 e fino al 31 luglio 1927;

12) Romani Carolina, vedova dell'aiutante principale Scotti Alessandro (110333): L. 360 annue, con decorrenza 1° febbraio 1923 e fino al 31 marzo 1923.

3. — Ricovero di orfani in istituti di educazione e di istruzione (Art. 2, penultimo capoverso della legge).

1) Valerio, orfano del conduttore Tassotto Gaetano (119948);

2) Giuseppe, orfano dei manovale Carasso Giovanni (102564);

3) Raffaele, orfano del deviatore Trombetta Francesco (153553);

4) Nicola, orfano del guardiano Manzo Giuseppe (70430);

5) Bruno, orfano del deviatore Maran Vittorio (42027);

6) Armando, orfano del guardiano Penna Carmine (87340);

7) Mario, orfano del deviatore Capri Telemaco (87327);

8) Aldo, orfano del conduttore capo Danti Pasquale (104669);

9) Ezio, orfano del conduttore capo D'urso Nicola (37365);

10) Alfonso, orfano del guardiano Camarda Lorenzo (133722);

11) Giovanni, orfano dell'accenditore Petruzzi Michele (112009);

12) Luigia, orfana del guardiano Benesatto Andrea (68530);

13) Remo, orfano del deviatore D'ascanio Attilio (134070);

14 Antonio, orfano dell'operaio di 1ª classe Bove Nunzio (134859);

15) Arris, orfano del macchinista Cuffini Armando (149204);

16) Quintino, orfano del cantoniere Gentile Francesco (159830);

17) CARMINE, orfano del capo stazione SPERANZA Achille (112399);

18) TRENTO, orfano dell'assistente capo ELEMI Francesco (120899);

19) TEODORO, orfano dell'accenditore CANNISTRARO Teodoro (142318);

20) GIUSEPPE, orfano del guardiano BARBUTO Vito (138849);

21) ILGLES, orfana del cantoniere MARMOTTI Alfredo (159282);

22) GIOVANNI, orfano del capo squadra cantonieri FIORINI Vito (136406);

23) FELLA, orfana del conduttore BARUCCI Francesco (144944);

24) GIUSEPPE, orfano del conduttore CALABRÒ Giovanni (133701);

25) FRANCESCO, orfano dell'operaio di 2ª classe SCOTTO Gaetano (112628);

26) BRUNO, orfano del manovale SALATI Domenico (148845);

27) FILIPPO, orfano del cantoniere BARBA Alfonso (160245);

REVOCHE DI CONCESSIONI GIÀ PRECEDENTEMENTE APPROVATE

a) *Sussidi temporanei ad orfani di pensionati*

GRAZIA, orfana dell'operaio di 2ª classe pensionato PALTA Filippo (2248): (vedi Bollettino n. 28 del 14 luglio 1921), a decorrere dal 1° luglio 1922.

b) *Assegni alimentari a congiunti bisognosi.*

PEJRANI Enrichetta, vedova del macchinista MAZZARIELLO Raffaele (124673): (vedi *Bollettino* n. 42 del 19 ottobre 1916), decorrere dal 1° marzo 1923.

c) *Ricovero di orfani*

GIACOMO, orfano del manovale MARTORANA **Francesco (30390)**: (vedi Bollettino n. 2 del 12 gennaio 1922);

MATILDE, orfana dell'accenditore CANNISTRARO **Teodoro** (142318): (vedi Bollettino n. 2 dell'11 gennaio 1923).

NOME DEI PATRONI

Giusta l'art. 8 del Regolamento per il funzionamento dell'Opera di Previdenza, furono dal Comitato nominati i seguenti Patroni, cui venne affidata l'assistenza di orfani di cui l'Opera stessa ha cura:

a ZERRA S. QUIRICO: — il Sig. CICCALOTTI Angelo, titolare di quella stazione;

a SONDRIO: — il Sig. BECHERI Ottavio, capo stazione di 1ª classe;

a TERMOLI: — il Sig. COPPOLA Enrico, titolare di quella stazione;

a LIVORNO: — il Sig. MAZZUCCHELLI Rodolfo, capo stazione di 1ª classe;

a FORLI': — il Sig. CEREA Ezio, titolare di quella stazione;

a CAMPI BISENZIO: — il Sig. CALAMAI Priamo, capo stazione di Prato Toscana;

a FOGGIA: — il Sig. BENEDETTI ing. cav. uff. Nicola, capo di quella Sezione Lavori.

Donazioni a favore dell'Opera di previdenza.

Dal sig. VESCOVINI Tommaso, revisore alla Divisione Movimento e Traffico di Firenze, la somma di L. 59.90;

Da funzionari ed agenti del Servizio e della Divisione Materiale e Trazione e degli Uffici Pensioni e Ragioneria di Firenze, la somma di L. 690, fra essi raccolta con sottoscrizione per onorare la memoria della defunta scrivana sig. Cellai Ida;

Da colleghi ed amici del Segretario sig. De Michele Giacomo della Divisione e dell'Ispettorato Movimento di Venezia, la somma di L. 107, fra essi raccolta con sottoscrizione per onorare la memoria del di lui padre;

Da funzionari ed agenti del Servizio Materiale e Trazione la somma di L. 197, fra essi raccolta con sottoscrizione per onorare la memoria dell'A. Applicato sig. Barghini Augusto;

Da colleghi ed amici del Segretario sig. Cecchi Giulio, del Servizio Materiale e Trazione di Firenze, la somma di L. 58, fra essi raccolta con sottoscrizione per onorare la memoria della di lui consorte;

Da 93 agenti della Delegazione FF. SS. di Trento, la somma di L. 835.37, fra essi raccolta con sottoscrizione;

Da funzionari ed agenti della Sezione Lavori di Siena, la somma di L. 70, fra essi raccolta con sottoscrizione per onorare la memoria del sig. cav. uff. ing. Azzurrini Gioacchino, ex ingegnere capo di quella Sezione;

Da funzionari ed agenti dell'Ufficio Tecnico del Servizio Movimento e Traffico, la somma di L. 164, fra essi raccolta con sottoscrizione per onorare la memoria dell'Ispettore sig. Bagnoli cav. Attilio;

Da un anonimo, la somma di L. 20, da esso trovata in un corridoio della Direzione Generale delle FF. SS.;

Da funzionari ed agenti del Servizio Materiale e Trazione la somma di L. 133, fra essi raccolta con sottoscrizione per onorare la memoria del Segretario di 1ª classe sig. TARASI dott. Battistino;

Dal personale viaggiante della Direzione delle FF. SS. di Trieste, per deliberazione presa in un'assemblea, la somma di L. 336, residuo di una sottoscrizione.

Il Direttore Generale
ALZONA.

Sentenze.

Trasporto di cose - Furto a mano armata in un treno in corsa - Forza maggiore - Irresponsabilità della Ferrovia.

Costituisce caso di forza maggiore il furto consumato da ignoti malviventi con violenza mentre il treno è in marcia.
Alle ferrovie non può negarsi di fornire la prova di tale fatto che la esonera da responsabilità, ancorchè non sia stato compilato il verbale di accertamento.

CORTE APPELLO MILANO. — Sentenza 26 gennaio 1923 — *Pres.* Morandi — *Relat.* De Camillis — Kauffmann *c.* Ferrovie dello Stato.

Omissis.

La Ditta Kauffmann deduce motivi del suo appello che il Tribunale avrebbe ammesso la prova testimoniale per stabilire la forza maggiore, invocata dalla Amministrazione delle ferrovie su fatti di cui non avrebbe valutati gli estremi, qualificandoli genericamente pertinenti e concludenti. Se, in linea di massima, la Ditta Kauffmann ha ragione di dire che quando si deduce a prova per stabilire la forza maggiore come causa liberatoria di una obbligazione, deve essere efficiente, esagera allorchè esige che il giudice, per ammettere la prova testimoniale a tale uopo diretta, debba procedere ad una minuta analisi dei fatti, essendo questa riservata alla definizione in merito della lite.

I fatti come venivano dedotti a prova dalla Amministrazione delle ferrovie, dimostrano sufficientemente senza bisogno di molti commenti, che si potesse essere di fronte ad un evento di forza maggiore. Un furto di due casse di merce in un treno in marcia, ad opera di ignoti ai quali sarebbe stata fatta resistenza dal personale di scorta al treno, di cui un capo sarebbe rimasto ferito, non può non dare l'impressione che sia stato commesso con forza

maggiore. Ma si obbietta dalla appellante Kauffmann che l'Amministrazione delle ferrovie nella sua deduzione non specificò il numero degli assalitori del treno e se essi fossero stati armati, nè indicò di avere preso precauzioni idonee che a lei incombevano, per la natura del contratto, all'oggetto di evitare il furto. La Kauffmann esclude poi che vi fosse un conflitto fra i ladri ed il personale di scorta e che il capo treno Mancisi rimanesse ferito a causa della resistenza opposta ai ladri.

La Corte osserva che il numero degli assalitori del treno, il modo come da essi si potè consumare il furto, l'uso delle armi, la violenza da parte dei ladri e la resistenza da parte del personale viaggiante, nonchè la causa del ferimento del capo treno Mancini, sono tutte circostanze che potranno accertarsi con la prova testimoniale e che l'indeterminatezza e la negativa di alcune di esse non potevano fare escludere che furto commesso con forza maggiore sia soltanto quello per cui occorre l'uso delle armi da parte dei ladri, ma qualsiasi quando siansi adoperati mezzi contro i quali era impossibile difendersi.

Riguardo alla diligenza che la Kauffmann pretende che l'Amministrazione dovesse dimostrare di aver usato per prevenire ed evitare i furti e specialmente quello perpetrato a carico di essa appellante, onde legittimamente accampare a sua discolpa la forza maggiore, l'esagerazione è evidente. Devesi badare alla imprevedibilità normale del danno, come disse bene il Tribunale nell'appellata sentenza. La frequenza dei furti nelle ferrovie in quest'ultimo biennio, se doveva richiamare l'attenzione della Amministrazione per escogitare mezzi di prevenzione per la sicurezza dei trasporti della merce, non apporta che i mezzi escogitati potessero tutti applicarsi con utilità pratica. Secondo il normale, l'Amministrazione doveva curare soltanto che i carri fossero chiusi simbolicamente con piombi e che i treni fossero scortati da sufficiente personale.

Non può rimproverarsi a priori se l'Amministrazione non sostituì la chiusura meccanica dei carri a quella simbolica con i piombi, se non mise sempre agenti di polizia nei treni, se non armò parte del suo personale per impedire le imprese ladresche.

Chiedendo l'Amministrazione col capitolo che ora deduce in aggiunta di quelli già dedotti per stabilire che essa non trascurò

di escogitare mezzi per prevenire e reprimere i furti delle merci viaggianti e specialmente gli assalti ai treni e lo spiombamento dei vagoni, essa viene a colmare la lacuna, ne questo può dirsi che vi sia, per dimostrare di avere usato quella diligenza che nel caso occorreva.

Il capitolo devesi ammettere perchè se pure riguarda fatti d'ordine generale, non possono questi non avere ripercussione nella specie. La pretesa violazione dell'art. 135, allegato *D* delle tariffe per non avere gli agenti di scorta del treno che trasportava la merce della Kauffmann elevato immediatamente verbale e alla prima stazione dopo il furto, non può escludere la ammissibilità della prova, costituendo essa un mezzo per diminuire, se mai, gli effetti della forza maggiore. Della entità del danno risentito dalla Kauffmann non è ancora il momento di trattare. Le spese possono riservarsi.

Infortunio sul lavoro - Causa violenta in occasiono del lavoro - Malaria.

L'infezione malarica non riveste i caratteri di un infortunio sul lavoro indennizzabile ai sensi di legge, perchè non costituisce nè causa violenta che avviene in occasione del lavoro, nè un rischio specifico del medesimo.

CORTE D'APPELLO DI PALERMO. — Sezione I civile, 11-28 dicembre 1922 — Smeraldi vedova Lo Verso contro Ferrovie dello Stato (Chapron, *presidente;* Villella, *estensore*).

Omissis.

Il 16 aprile 1920 decedette in Palermo il commesso ferroviario di 2ª classe La Verso Giuseppe. La vedova Smeraldi Domenica, assumendo che la morte era avvenuta per infezione malarica, domandò, tanto in nome proprio che nella rappresentanza dei suoi figli minori, la pensione eccezionale. Ma il Consiglio di amministrazione con deliberazione del 29 ottobre del ripetuto anno, ritenne che secondo le dichiarazioni dell'Ufficio sanitario, il Lo

Verso avea sofferto una lieve malaria, la quale non aveva costituito una condizione sfavorevole sul decorso dell'influenza che aveva causato la morte e conseguentemente negò la pensione eccezionale, e liquidò invece quella normale.

Mercè citazione del 3 aprile 1921 la Smeraldi nella duplice qualità chiamò innanzi il Tribunale di Palermo il Direttore Compartimentale delle Ferrovie dello Stato e premesso che la causa prossima ed efficiente della morte di suo marito era stata una forma violentissima della malaria contratta durante il lavoro prestato nella stazione di Balestrate e di Carini e che quindi oltre alla pensione doveva corrispondersi la indennità di infortunio in lire 10,000, chiese la condanna del convenuto al pagamento di tale somma ed alle spese.

L'Amministrazione dedusse, in linea principale, che la morte per malaria contratta in servizio non può considerarsi come infortunio sul lavoro, e, subordinatamente, che non era provato essere il Lo Verso deceduto per malaria. Conchiuse perciò per il rigetto delle richieste avverse e per la condanna dell'attrice alle spese.

Il Tribunale con sentenza 21-30 dicembre 1921 fece diritto alle domande del rappresentante delle Ferrovie. Avverso tale decisione non ancora notificata la Smeraldi con atto dell'8 giugno corrente anno propose appello per i seguenti motivi:

1° Che erroneamente si era ritenuto che la malaria, anche se di forza violenta, non possa annoverarsi fra le cause violente di cui all'art. 7 della legge 31 gennaio 1904;

2° A prescindere dalla falsa interpretazione data dall'articolo 160 della legge sanitaria, l'Amministrazione ferroviaria ha un regolamento speciale in cui sono contemplati come infortuni, ad esempio, il congelamento e l'insolazione e che l'art. 5 del R. decreto 27 novembre 1919 comprende tra le inabilità anche la malaria;

3° Che erroneamente si era ritenuto, in base ad un documento prodotto dall'Amministrazione che la malaria non costituì una condizioni sfavorevole al decorso dell'influenza.

Chiese pertanto l'accoglimento della domanda originaria. Nell'udienza di spedizione della causa i procuratori delle parti spiegarono le conclusioni sopra trascritte.

Si osserva che l'infortunio indennizzabile è quello che deriva da causa violenta in occasione del lavoro.

Ora per causa violenta deve intendersi un fatto esterno, che accidentalmente sopravvenuto agisca in modo repentino contro l'integrità del personale, e nessuno vorrà sostenere che tali caratteri si riscontrino nell'infezione malarica.

Inoltre perchè possa parlarsi d'infortunio in occasione del lavoro, bisogna che fra l'uno e l'altro esista un rapporto nel senso, cioè, che il secondo esponga al rischio il primo. In altri termini occorre che si versi nel caso di rischio specifico.

Ma ciò non si verifica per la malaria, giacchè questa non colpisce soltanto gli operai, bensì tutti coloro che abitano nelle zone che ne sono infette. Comunque un argomento decisivo per escludere dai casi d'infortunio sul lavoro l'infezione malarica si ricava dai lavori legislativi.

È fuori dubbio che l'art. 7 della vigente legge 31 gennaio 1904 è la riproduzione dell'art. 7 della legge 17 maggio 1898.

Or quando si discusse il progetto della legge 2 novembre 1901, si propose da alcuni deputati che gli operai addetti a pubblici lavori in zona malarica fossero assicurati a termini della legge 17 marzo 1898, ma tale emendamento non fu accettato.

Soltanto nell'art. 3 che diventò poi l'attuale art. 160 del testo unico 1° agosto 1907, si dispose:

« I casi di morte per febbri perniciose contratte in pubblici
« lavori, per constatata mancanza di somministrazione di chinino
« ove ciò avvenga per colpa della pubblica Amministrazione o del-
« l'impresa, daranno luogo alla indennità nella stessa misura sta-
« bilita dalla legge degli infortuni degli operai sul lavoro appro-
« vata il 31 gennaio 1904 ».

Da quanto si è riferito emerge che, secondo la interpretazione data dal potere legislativo alla legge degli infortuni sul lavoro fra questi non andava compresa l'infezione malarica e che non ve la si volle comprendere neppure con la legge del 2 novembre 1901, meno per il caso specificato nella disposizione testè trascritta con il quale quello in esame non ha nulla di comune.

Nè ad una diversa soluzione mena l'art. 55 della legge 27 novembre 1919, il quale dà diritto all'agente di conseguire la pensione, qualunque sia la durata del servizio nel caso di inabilità

per febbre malariche contratte a cagione dell'esercizio delle proprie attribuzioni.

Tale disposizione conferma invece l'interpretazione dianzi adottata, giacchè se per l'inabilità dipendente da febbri malariche, al beneficio della pensione si fosse voluto aggiungere quello della indennità, non si sarebbe trascurato di specificarlo.

Per le esposte considerazioni l'appello va rigettato e la Smeraldi, stante la sua soccumbenza, deve essere condannata alle spese del giudizio.

Per questi motivi la Corte: Uditi i procuratori legali delle parti.

Rigetta l'appello proposto da Smeraldi Domenica nei nomi avverso la sentenza del Tribunale di Palermo del 21-30 dicembre 1921 e conferma in ogni parte l'impugnata decisione.

ANNO XVI - N. 15 12 APRILE 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

—

Parte prima — Leggi e decreti:

Parte seconda — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

(*Per memoria*).

Parte quarta — Giurisprudenza ferroviaria:

(5158) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO 8 *febbraio* 1923, *n.* 598, *che determina le attribuzioni e facoltà dei capi compartimento e dei comitati di esercizio delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto l'art. 12 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dal R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Visto il R. decreto 5 agosto 1912, n. 906;

Visto l'art. 1 del D. L. L. 13 agosto 1917, n. 1393;

Sentito il commissario straordinario per le ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il Capo Compartimento delle ferrovie dello Stato ha l'alta dirigenza dell'esercizio nella circoscrizione del Compartimento.

Art. 2.

In particolare modo il capo Compartimento:

a) regola, coordina e sorveglia il lavoro delle divisioni di esercizio e degli altri uffici compresi nella circoscrizione del Compartimento, secondo le direttive stabilite dal Direttore generale e le particolari disposizioni impartite dai Servizi e dalle altre unità centrali ai rispettivi uffici compartimentali;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 4 aprile 1923, n. 79.

b) rappresenta nella circoscrizione compartimentale e per delegazione del direttore generale l'amministrazione verso i terzi, fermo l'art. 1 del R. decreto 5 agosto 1912, n. 907;

c) presiede il Comitato di esercizio e tutte le altre Commissioni compartimentali;

d) vigila sulla buona utilizzazione delle locomotive in servizio dei treni e alle manovre dei veicoli e del materiale di esercizio e sulla economia generale dell'azienda;

e) segue i bisogni dell'industrie, dei commerci e dell'agricoltura nei rapporti ferroviari e vigila sul pronto esito dei reclami;

f) corrisponde con le altre amministrazioni, con le autorità politiche, con gli enti locali e col pubblico, per quanto riguarda le questioni più importanti dello esercizio;

g) presiede le Commissioni di avanzamento istituite presso le divisioni compartimentali d'esercizio per gli agenti fino al grado 12°. Per gli agenti di grado inferiore decide sui ricorsi prodotti dagli interessati contro il giudizio delle Commissioni di avanzamento presiedute dai capi delle divisioni di esercizio;

h) stipula e firma, con definitiva obbligatorietà per l'amministrazione secondo le norme di massima stabilite dalla Direzione generale, i contratti per concessioni di raccordi con ditte private, esclusi quelli in piena linea, di accessi speciali per carico e scarico, di caffè, ristoratori, occupazioni di aree, affitto di locali, apertura di agenzie per trasporti a domicilio, chioschi e vendite nelle stazioni ed in genere i contratti che interessano più di una Divisione, fino all'importo di L. 20.000 se fatti a trattativa privata e di L. 40.000 se per pubblico concorso od a licitazione privata;

i) sorveglia l'attività e il rendimento dei capi delle Divisioni dell'esercizio e dei capi degli altri uffici compartimentali aventi sede nel compartimento e ne riferisce al direttore generale;

l) decide sui ricorsi contro le punizioni inflitte dai capi delle divisioni dell'esercizio e dai capi dei detti uffici compartimentali in base all'articolo 181 del regolamento del personale;

m) cura che vengano adottati tutti i provvedimenti necessari per assicurare e la continuità dell'esercizio nei casi di interruzione di linee, disordini ed altre eccezionali anormalità;

n) consente nell'ambito del compartimento l'ammissione eccezionale di viaggiatori isolati o in comitiva in determinati treni dai quali sarebbero esclusi per disposizione delle concessioni speciali o per restrizioni indicate nell'orario generale;

o) disimpegna tutti gli altri incarichi che gli vengono affidati dal direttore generale.

Art. 3.

Il Comitato d'esercizio ha facoltà di:

a) proporre le variazioni degli orari dei treni viaggiatori che interessano le linee comprese nella circoscrizione del compartimento;

b) autorizzare l'assunzione di agenti avventizi straordinari per bisogni precari, da licenziarsi appena cessato il bisogno, nonchè il temporaneo passaggio di agenti da uno ad altro posto di servizio per compensare le deficienze dell'uno con le eccedenze dell'altro;

c) decidere sui reclami riflettenti l'applicazione degli orari di lavoro e dei turni di servizio che interessano gli agenti dipendenti dagli uffici aventi sede nel compartimento;

d) concedere, entro i limiti di spesa fissati da direttore generale, gratificazioni fino al massimo di L. 300 per agente per eccezionali prestazioni o speciali benemerenze in fatti nei quali sia interessati più servizi, o anche agenti dipendenti da un solo ufficio, in quanto tali concessioni eccedano le competenze degli uffici compartimentali;

e) concedere oltre alla competenza delle divisioni, sussidi fino a L. 200 per ogni singolo agente, nei limiti delle somme assegnate;

f) concedere i congedi straordinari senza stipendio al personale del compartimento di grado non superiore al 4°, richiesti per la durata fino a tre mesi, quando la concessione non sia compresa nella competenza dei capi delle divisioni compartimentali;

g) concedere biglietti gratuiti al personale per motivi di alloggio, per acquisto viveri, per cure e per passaggi dalla terza alla seconda classe nei casi previsti dalla norme regolamentari;

h) decidere i provvedimenti disciplinari a carico degli agenti stabili appartenenti al personale esecutivo ed a quello degli uffici compartimentali e degli uffici distaccati dei Servizi aventi sede nel compartimento, per mancanza commesse nella circoscrizione del compartimento stesso e previste dagli art. 182 e 183 del regolamento del personale, nelle quali siano implicati agenti di due o più Servizi, nonchè per le mancanze contemplate dagli articoli stessi e commesse da agenti dipendenti da un medesimo ufficio e che non siano di competenza dei capi degli uffici compartimentali o distaccati;

i) approvare proposte di lavori e provviste nei limiti di spesa e con le norme stabilite dalla Direzione generale, ed esaminare ed esprimere parere in merito alle altre proposte eccedenti i limiti di competenza;

l) prendere in esame tutte le questioni che il Capo Compartimento ritiene necesario di sottoporre alle sue deliberazioni, e concordare i provvedimenti reltativi.

Il Comitato di esercizio composti dei Capi delle Divisioni di esercizio è convocato dal Capo Compartimento, in via ordinaria ogni settimana, ed in via straordnaria ogni qual volta se ne riconosca l'opportunità.

Al Comitato intervengono anche i Capi degli altri Uffici Compartimentali o distaccati dei Servizi per quanto riguarda questioni che li interessano, e con voto deliberativo soltanto sulle questioni stesse.

I Capi delle Divisioni dell'Esercizio e degli Uffici provvedono a dare esecuzioni alle deliberazioni del Comitato.

Art. 4.

Tutti i provvedimenti disciplinari a carico degli agenti in prova che incorrano in una delle mancanze indicate negli articoli 182, 183, 184, 186, 187, 188 e 189 del regolamento del personale sono deferiti alla competenza del Comitato d'Esercizio o dei Capi Servizio a seconda che gli agenti dipendano dagli uffici compartimentali e distaccati oppure dagli uffici centrali.

Art. 5.

Il Capo Compartimento ha facoltà di prendere cognizione degli atti di ufficio che possono interessarlo, e per le proprie trattazioni si vale delle Divisioni e degli uffici interessati evitando aumenti di personale.

In caso di assenza o di impedimento il Capo Compartimento è sostituito dal Capo della Divisione di Esercizio più anziano in grado.

In caso di prolungati impedimenti alla sostituzione sarà provveduto con disposizione del direttore generale.

Art. 6.

Rimangono in vigore le disposizioni del R. decreto 5 agosto 1912, n. 906, quelle del Regolamento del personale approvato con decreto luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, e quelle del R. decreto 13 marzo 1921, n. 341, in quanto non siano modificate dal presente decreto. E' abrogata ogni altra disposizione contraria al presente decreto.

Art. 7.

Il presente decreto entrerà in vigore dalla data della sua pubblicazione sulla *Gazzetta ufficiale*.

Ordiniamo che il presente decreto munito dal sigillo dello Stato sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 8 febbraio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI - CARNAZZA.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 18 *marzo* 1923, *n.* 641, *che demanda al Commissario straordinario per le Ferrovie dello Stato le attribuzioni del Direttore Generale riferentisi alla gestione dei mutui a favore delle Cooperative edilizie ferroviarie* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il R. decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2350;

Vista la legge 5 ottobre 1920, n. 1432;

Visto il R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1681;

In virtù della delegazione dei poteri conferiti al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici di concerto con quello delle finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

I poteri e le attribuzioni che le leggi, i decreti e i regolamenti in vigore relativi alla gestione dei mutui a favore delle Cooperative edilizie e ferroviarie, affidano al direttore generale delle Ferrovie dello Stato, sono devoluti al commissario straordinario per le ferrovie.

Art. 2.

E' abrogata ogni disposizione in contrasto con il presente decreto che entra in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 5 aprile 1923, n. 80.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 18 marzo 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE STEFANI.

Visto, *Il guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 18 *marzo* 1923, *n.* 668, *che sopprime nel Ministero dei Lavori pubblici l'ufficio centrale idrografico e quello per l'applicazione della trazione elettrica sulle ferrovie* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

In virtù della delegazione dei poteri conferiti al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Visto il decreto Luogotenenziale 21 giugno 1919, concernente l'istituzione presso il Consiglio superiore delle acque di un ufficio tecnico centrale idrografico con lo incarico di promuovere e coordinare gli studi e le osservazioni idrografiche e meteorologiche da compiersi dalle singole sezioni;

Visto l'art. 10 del R. decreto 2 maggio 1920, n. 597, concernente l'applicazione della trazione elettrica sulle linee ferroviarie esercitate dallo Stato;

Visto il decreto Reale 31 dicembre 1922, n. 1809, concernente la riforma dei servizi nel Ministero dei lavori pubbilci;

Udito il Consiglio dei ministri;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 9 aprile 1923, n. 83.

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' soppresso l'ufficio centrale idrografico istituito col D. L. 21 giugno 1919, presso il Consiglio superiore delle acque con l'incarico di promuovere e coordinare gli studi e le osservazioni idrografiche e meteorologiche da compiersi dalle singole sezioni.

Le attribuzioni finora affidate al detto ufficio sono deferite al Comitato permanente del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Art. 2.

E' soppresso l'ufficio che nel Ministero dei lavori pubblici provvede all'adempimento delle attribuzioni stabilite dal succitato decreto Reale 2 maggio 1920, n. 597, per l'applicazione della trazione elettrica sulle ferrovie esercitate dallo Stato.

Le attribuzioni finora affidate al detto ufficio passano alle singole Direzioni generali del Ministero dei lavori pubblici, all'Ispettorato generale delle ferrovie tramvie ed automobili, ed alla Direzione generale delle ferrovie dello Stato, secondo la rispettiva competenza, per quanto attiene a funzioni di amministrazione attiva e al Comitato permanente del Consiglio superiore dei lavori pubblici per quanto si riferisce a studi e ricerche.

Art. 3.

Le disposizioni del presente decreto avranno effetto dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 18 marzo 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI - CARNAZZA.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

COMUNICATI

AGENTI REVOCATI, DESTITUITI o LICENZIATI
perchè condannati per delitti contro la proprietà

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
PERNICH Ernesto (241612)	Manovale in prova	Condannato a mesi tre e giorni dieci di reclusione, per furto di zucchero, commesso il 3 settembre 1922, nel magazzino della stazione di Mantova. (Sentenza 24 novembre 1922 del Tribunale di Pola).
COCCO Luigi (195757)	Manovratore in prova	Condannato a mesi sei e giorni venti di reclusione, per tentato furto di carbone e di tela, commesso la notte dal 28 al 29 agosto 1921 nella stazione di Arquata Scrivia. (Sentenza 1° aprile 1922 del Tribunale di Novi Ligure).
GAROFALO Vittorio (167385)	Conduttore principale	Condannato ad anni uno e mesi sei di reclusione per tentato furto di merci, nel bagagliaio del treno 1461 del 25 febbraio 1921 a S. Bonifacio. (Sentenza 2 marzo 1922 della Corte d'Appello di Venezia).
ALBERTAZZI Armando (205926)	Operaio in prova	Condannato a quattro mesi di reclusione per furto di una trancia di proprietà dell'Amministrazione, commesso a Ferrara il 27 novembre 1920. (Sentenza 7 luglio 1921 del Tribunale di Ferrara).
CONTE Giovanni Battista (167154)	Manovale	Condannato ad un anno di reclusione per furto di un portafoglio contenente denaro, commesso a Cavallermaggiore il 21 febbraio 1922. (Sentenza 5 luglio 1922 del Tribunale di Saluzzo).
QUARTO Domenico (224533)	Manovale in prova	Condannato a otto mesi di reclusione per furto di zucchero e di alcuni bicchieri di cristallo, commesso in stazione di Torino precedentemente al 5 agosto 1922. (Sentenza 10 agosto 1922 del Tribunale di Torino).
MARTINELLI Lorenzo (214053)	Manovale in prova	Condannato a mesi tre e giorni dieci di reclusione per furto di carbone e di olio minerale, commesso in stazione di Verona il 20 settembre 1922. (Sentenza 23 ottobre 1922 del Tribunale di Verona).

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
TASSARI Alberto (221703)	Operaio di 1ª classe in prova	Condannato a tre mesi di reclusione per furto di stagno, commesso il 24 novembre 1921 nell'officina ferroviaria di Verona P. N. (Sentenza 3 dicembre 1921 della Pretura Mandamentale di Verona).
PEZZELLA Giovanni 151737	Deviatore	Condannato a quattro mesi di reclusione per furto di baccalà, commesso in stazione di Riardo nella notte dal 19 al 20 dicembre 1920 in danno dell'Amministrazione Comunale di Pietramelara e Baia Latina. (Sentenza 28 luglio 1921 del Tribunale di S. Maria Capua Vetere).
FAVA Armando (204306)	Frenatore in prova	Condannato ad un anno di reclusione militare per furto di sacchi, commesso il 12 settembre 1919 in stazione di Tivoli. (Sentenza 7 gennaio 1922 del Tribunale Militare Territoriale di Roma).
GRECO Vincenzo (146725) LAVECCHIA Giovanni (116407)	Cantoniere Cantoniere	Condannati ad un anno di reclusione per correità in furto di carbone, commesso il 9 dicembre 1918 in stazione di Poggiorsini. (Sentenza 22 dicembre 1919 del Tribunale di Bari).
MELOTTI Oreste (232917)	Operaio in prova	Condannato a mesi tre e giorni dieci di reclusione per furto di carbone, commesso al Deposito Locomotive di Mantova anteriormente al 20 gennaio 1922. (Sentenza 19 gennaio 1923 della Corte d'Appello di Brescia).
DELLA VOLPE Vincenzo (171004) ORREI Oreste (242935) CIARAMELLA Domenico (230159)	Manovale Manovale in prova Manovale in prova	Condannati a otto mesi di reclusione per furto di biscotti e di confetti, commesso in stazione di Aversa il 30 gennaio 1922. (Sentenza 2 marzo 1922 del Tribunale di S. Maria Capua Vetere).
PIVA Carlo (114307) GRASSI Antonio (227672)	Deviatore Manovale in prova	Condannati a quattro mesi e venti giorni di reclusione, per furto di carbone e olio, commesso in danno dell'Amministrazione ferroviaria, in Milano in tempi diversi fino al gennaio 1922. (Sentenza 8 giugno 1922 della Corte d'Appello di Milano).
FITTALUGA Giuseppe (87491)	Macchinista	Condannato a mesi cinque di reclusione e alla multa di lire 300, per ricettazione dolosa di vari oggetti, in Voghera, successivamente al 2 aprile 1921. (Sentenza 10 novembre 1921 del Tribunale di Voghera).

Esami di concorso a posti di Capi squadra operai per le Officine dei Depositi locomotive.

(Art. 110 del Regolamento del personale e art. 11 del R. D. n. 212 del 26 gennaio 1922).

E' indetto un esame di concorso per promozione a 50 posti di Capi squadra operai per le Officine dei depositi locomotive.

Il concorso avrà luogo in relazione all'art. 110 del Regolamento del personale e all'art. 11 del R. D. 26 gennaio 1022, n. 212, fra operai di 1ª classe delle officine dei depositi, di qualsiasi mestiere che non sia quello di verniciatore, falegname o stagnaio, stabili, od aventi titolo alla nomina a stabile non oltre il 22 agosto 1921, che non abbiano superato il 45° anno di età alla data del presente avviso, che alla data stessa abbiano compiuto non meno di due anni di servizio nelle officine dei depositi, nella qualifica attuale o in quella soppressa di operaio di 2ª categoria, e che dimostrino di conoscere almeno due dei mestieri principali, esclusi quelli sopra indicati.

L'asame sarà tenuto secondo le norme approvate dal Consiglio d'amministrazione nella seduta del 27 agosto 1920 pubblicate nel *Bollettino Ufficiale* n. 44 del 28 ottobre 1920.

Per le ammissioni verranno seguite le norme dell'art. 19 del R. D. 341 del 13 marzo 1921.

Gli operai di 1ª classe che si trovano nelle condizioni volute e che intendono di partecipare al concorso dovranno presentare, per il tramite gerarchico, apposita domanda non oltre il 31 maggio 1923.

Ai concorrenti ammessi al concorso verrà notificato, a mezzo dei capi immediati, dove e quando avranno luogo gli esami.

Esami di concorso per posti di Capo squadra operai per le Squadre di Rialzo.

(Art. 112 del Regolamento del personale e art. 11 del R. D. n. 212 del 26 gennaio 1922)

E' indetto un esame di concorso per promozione fra Verificatori e Operai di 1ª classe delle squadre rialzo stabili, od aventi diritto alla nomina a stabile con decorrenza non posteriore al 22 agosto 1921, e abilitati, alla data del presente avviso, a fun-

zioni di Verificatore, per 46 posti di Capi squadra operai per le squadre di rialzo.

Il concorso avrà luogo in base all'art. 112 del Regolamento del personale e all'art. 11 del R. D. 26 gennaio 1922, n. 212 e con le norme di esame approvate dal Consiglio d'amministrazione nella seduta del 27 agosto 1920 e pubblicate nel *Bollettino Ufficiale* n. 44 del 28 ottobre 1920.

Vi sono ammessi Verificatori e Operai di 1ª classe che, oltre all'essere in possesso dei requisiti suddetti, non abbiano superato alla data del presente avviso il 45° anno di età.

Le ammissioni al concorso verranno decise come dall'art. 19 del R. D. 341 del 13 marzo 1921.

I Verificatori ed Operai di 1ª classe che si trovano nelle condizioni suesposte e che vogliono partecipare al concorso, dovranno presentare, per il tramite gerarchico apposita domanda, non oltre il 31 maggio p. v.

Ai concorrenti ammessi al concorso verrà notificato, a mezzo dei capi immediati, dove e quando avranno luogo i relativi esami.

Ordine di servizio N. 37.

Trasporto delle merci pericolose e nocive.

Allo scopo di riunire le disposizioni vigenti pel trasporto delle merci pericolose e nocive, modificandole anche in taluni punti, è stata pubblicata una nuova Istruzione per l'applicazione dell'allegato 7 alle Condizioni e tariffe per i trasporti delle cose.

Restano in conseguenza abrogate la vecchia « Istruzione » e le « Norme » di cui l'ordine di servizio n. 132-1914 e tutte le altre pubblicazioni riguardanti il trasporto delle merci suddette, quali l'Ordine di servizio 70-1918 ed il relativo elenco alfabetico, gli Ordini di servizio 327-1915, 32-1921, ecc.

Nella nuova Istruzione è stato tenuto conto delle modifica-

zioni al citato allegato 7 ed alla Nomenclatura e classificazione delle cose, autorizzate dal R. decreto n. 470 del 18 febbraio 1923.

Per effetto di dette modificazioni viene specialmente generalizzato pr le merci in parola il modo di trasporto a G. V. ed elevati i pesi massimi per spedizione e per collo.

La nuova Istruzione deve essere conosciuta dal personale dirigente il movimento, da quello addetto alle gestioni merci, dagli agenti adibiti alla consegna e riconsegna delle merci, dai conduttori capi e dai manovratori capi.

Per quanto riguarda poi il rimanente personale si richiamano le disposizioni generali che circa le materie pericolose e nocive sono contenute nelle Norme per la prevenzione degli infortuni nonchè le seguenti prescrizioni:

1° Le eventuali manovre dei carri contenenti materie esplosive dovranno effettuarsi con velocità non superiore al passo d'uomo restando in ogni caso assolutamente vietate quelle a spinta;

2° L'agente addetto ai freni, incaricato dalla stazione con mod. M. 40 della sorveglianza di carri esplosivi ne risponde sino alla riconsegna al personale di stazione, ritirandone ricevuta a tergo del modulo stesso, tanto nel caso di riconsegna temporanea nelle stazioni di lunga fermata quanto nella riconsegna a termine di corsa.

Egli non dovrà mai perdere di vista i carri stessi, farà allontanare chiunque si avvicini con fuochi, sigari accesi, ecc., dovrà essere provveduto di fanali chiusi e non permetterà a nessuno durante il viaggio di salire su tali carri.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 15, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Ordine di servizio N. 38.

Trasporti per conto delle società cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari.

(Vedi ordine di servizio n. 102-1922).

La « Società cooperativa d'approvvigionamento ferrovieri » di Gorizia, avendo estesa la vendita al pubblico delle proprie merci, non ha più diritto, a principiare dal 1° aprile 1923, a fruire della riduzione di tariffa di cui il Regolamento sui trasporti per conto delle Società cooperative ferroviarie, pubblicato con l'ordine di servizio n. 167 - 1911.

La Società stessa deve quindi essere depennata dall'elenco allegato *A* al citato regolamento, ristampato con l'ordine di servizio n. 48 - 1918.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 20.

Introiti diversi estranei al traffico

A parziale deroga di quanto è prescritto dall'art. 1, 4° alinea, del capitolo XIII dell'istruzione n. 2-1906, pubblicata con l'ordine di servizio n. 87 (R.) del 1916, si stabilisce che gli ordini di introito mod. R. 109 possono, anche nelle località sedi di Cassa compartimentale, essere inviati per la riscossione dei relativi importi alle stazioni locali, nei casi in cui riesca così più agevole ottenere dai debitori il sollecito pagamento delle somme dovute alla nostra Amministrazione.

Circolare N. 21.

Norme per la circolazione delle materie atte a diffondere la fillossera ed altre malattie delle piante.

Consta che, contrariamente alle disposizioni di cui all'ordine di servizio n. 121 del 1921 ed al punto 353 del Bollettino Commerciale n. 19 di detto anno e malgrado le raccomandazioni rivolte col punto 590 del Bollettino Commerciale n. 39 del 1922 vengono accettate spedizioni di semi da prato (specialmente trifoglio ed erba medica) senza esigere la presentazione del permesso di circolazione prescritto.

Mentre, pertanto, si raccomanda ancora la rigorosa osservanza delle citate disposizioni, si fa presente che d'ora innanzi le eventuali trasgressioni verranno severamente punite.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Il Direttore Generale
ALZONA.

SENTENZE

Contratti con la pubblica amministrazione – Efficacia vincolativa della corrispondenza commerciale - Mancata stipulazione per rifiuto della Ditta aggiudicataria - Esistenza e validità del vincolo obbligatorio.

Deve ritenersi perfetto e conforme alle norme generali sulla contabilità generale dello Stato e speciali per l'Amministrazione ferroviaria governativa un contratto conchiuso a trattativa privata per mezzo di corrispondenza secondo l'uso del commercio, quando si tratti di commercianti.

In tal caso il negozio giuridico costituitosi tra le parti, ha carattere di definitivo, epperò nulla aggiunge alla sua validità ed efficacia la forma solenne della stipulazione cui i contraenti si siano riservati di procedere.

Ciò stante, la prova, chiesta dalla Ditta contraente di posteriori trattative, tendenti ad annullare il vincolo così formato, ma che non si sarebbero concretate mediante accordi scritti, non può essere ammessa perchè contraria alla legge ed alla espressa volontà delle parti.

CORTE DI APPELLO DI ROMA (I Sezione). - *Pres.* Castellani, *est.* Cochetti - 2-11 gennaio 1923. Lazzeri - Ferrovie dello Stato.

Omissis.

Osserva che la tesi principale dell'appellante Lazzeri che non siasi mai stipulato un vero e proprio contratto tra esso e l'Amministrazione ferroviaria, cade di peso di fronte all'esibizione del contratto scritto, in data 23 ottobre 1919; e del resto il vincolo giuridico erasi già perfezionato coll'accettazione della proposta di fornitura in data 15 settembre 1919, accettazione che

l'Amministrazione ferroviaria rese nota al Lazzeri con la lettera 26 settembre detto anno (art. 36 Codice commercio). In detta scrittura si trovano tutti i requisiti del contratto, capacità, l'oggetto, il consenso, la causa lecita, vi sono inoltre i particolari di esecuzione, sicchè non ha alcuna base seria la pretesa che l'affare rimanesse allo stato di progetto. Invece si determinò un vincolo giuridicamente efficace (articoli 1098, 1104, 1447, 1450 C. C.) tanto vero che lo riconobbe lo stesso Lazzeri che dopo aver redatto in carta bollata lo schema di contratto rimessogli e dopo averlo firmato e consegnato all'Amministrazione si pentì di quanto aveva promesso e chiese nuove condizioni.

Dapprima con lettera 14 novembre 1919 diceva: « le traverse « che io, in conformità del regolare contratto firmato dovrei for- « nire in numero di 60 mila entro il 31 dicembre 1919 a codesta « Amministrazione debbono essere di pura essenza italiana » e chiedeva data la difficoltà di trovarne, la proroga dell'esecuzione del contratto a tutto il 1920.

L'Amministrazione concedeva la proroga (lettera 12 dicembre 1919) ma chiedeva l'ammontare delle spese di registrazione del contratto. Ma il Lazzeri dapprima protestò che gli si chiedeva una somma superiore, poi dichiarò di essere nella impossibilità di sborsarla (lett. 6 aprile 1920) e chiese la rescissione del contratto.

Non avendo ricevuto l'importo delle spese di registro, il Servizio Approvvigionamenti delle Ferrovie, non sottopose il contratto all'approvazione superiore; ma poichè secondo i patti esso rimane impegnativo per il Lazzeri, a buon diritto fu richiesto ed ottenuto il risarcimento dei danni (art. 1218 Codice civile).

Osserva che giustamente il Tribunale respinse la domanda delle prove orali che il Lazzeri voleva fare perchè sarebbero riuscite affatto irrilevanti. Ed invero è esatto che le Ferrovie dello Stato debbono obbligarsi con le forme volute dalla legge sulla Contabilità dello Stato; com'è prescritto dall'art. 31 della legge organica ferroviaria 7 luglio 1907, n. 429; ma tali norme ammettono anche le trattative private in determinati casi, e quindi la possibilità di obbligarsi per mezzo di corrispondenza secondo l'uso del commercio quando si tratti con commercianti, come è avvenuto nel caso concreto.

Ciò stante il contratto, che era già perfetto, indipendente-

mente dalla forma solenne che ebbe con la scrittura 23 ottobre 1922, vincolava il Lazzeri e non poteva rimanere annullato da successive trattative, per concluderne uno diverso fino a che non giungessero a concretarsi nella forma scritta. Tale forma come si desume dall'art. 11 della legge 17 febbraio 1884 sulla Contabilità Generale dello Stato e 108 del Regolamento relativo 4 maggio 1885 in relazione all'art. 27 della Legge 7 luglio 1907, n. 429, non può mai mancare nei rapporti contrattuali con le Amministrazioni dello Stato, essendo formalità necessaria per l'accertamento della regolarità delle stipulazioni sia per le autorizzazioni ed approvazioni degli organi superiori.

Considerato che le spese seguono la soccombenza.

Per questi motivi: La Corte rigetta l'appello proposto da Lazzeri Raffaello avverso la sentenza del Tribunale di Roma in data 23 dicembre 1921 - 11 gennaio 1922 che conferma in ogni sua parte e capo.

Trasporto cose - Mancanza non riconoscibile all'atto del ritiro della spedizione - Azione proposta dopo 7 giorni - Decadenza.

Ritirata la spedizione senza riserve, l'azione di danni, per avarie o mancanze non riconoscibili, deve essere proposta a pena di decadenza nel termine di cui all'art. 134 *T. ancorchè si attribuisca il danno al dolo degli agenti ferroviari.*

CASS. TORINO. — 10 febbraio 1923. *Pres.* Rubino - *est.* Forni - Ferrovie (Protto) c. Medici e Giulianetti (Banzano).

RITENUTO IN DIRITTO

Coll'unico mezzo dedotto le Ferrovie dello Stato muovano censura alla sentenza della Corte Torinese per aver questa violati gli articoli 415 del Codice di commercio 134 delle Tariffe ferroviarie (27 aprile 1885, n. 3048), non che l'art. 360, n. 6, 361 n. 2 e 517 n. 2 del Codice di procedura civile.

In sostanza la ricorrente Ferrovia fa addebito alla Sentenza in esame per aver dessa respinta l'eccezione della decadenza del l'azione proposta dalli Medici dopo il ritiro della merce spedita senza proteste, lasciando inoltre decorrere senza reclamo i sette giorni di cui nell'ultima parte del ricordato art 415 del Codice di commercio.

Rileva in proposito questa Corte come tutta la questione in questa causa si concreti nella ricerca, se chi abbia ritirata senza proteste la merce, pagandone il trasporto dovuto alle Ferrovie, possa ancora, decorsi i sette giorni di cui al capoverso dell'articolo 415 del Codice di commercio e 134 delle tariffe ferroviarie, proporre domanda per risarcimento del danno per successive riscontrare avarie o deficienze della merce oggetto della spedizione.

A questo riguardo occorre osservare come l'art. 415 del Codice di commercio stabilisca nella sua prima parte il principio generico che il pagamento del porto, ed il ricevimento senza riserva, delle cose trasportate, quand'anche il pagamento del porto, sia stato anticipato, estinguano ogni azione contro il vettore, soggiungendo però nel comma che l'azione contro il vettore, per la perdita parziale, o per l'avaria, non riconoscibile al momento della riconsegna, sussiste anche dopo il pagamento ed il ricevimento delle cose trasportate, se si provi che la perdita o l'avaria avvenne, nell'intervallo fra la consegna al vettore e la riconsegna, a condizione però che la domanda di verificazione sia proposta appena scoperto il danno, e non più tardi di sette giorni dopo il ricevimento.

Detto articolo cioè fa bensì eccezione nella sua seconda parte alla massima generale affermata che il ritiro della merce, ed il pagamento del porto senza proteste estingua l'azione contro il vettore, qualora il ricevitore possa provare, come li controricorrenti avrebbero dedotto nel giudizio di merito, che la perdita della merce sia avvenuta fra la consegna al vettore e la riconsegna al mittente, perchè sarebbe stato supremamente iniquo, che qualora il vettore con dolo avesse riconsegnate le merci, oggetto della spedizione in modo tale che non fosse possibile allo speditore di conoscerne la manomissione al momento della riconsegna, potesse poi invocare l'estinzione dell'azione del mittente nei suoi rapporti, tuttavia il legislatore volle ad evitare possibili inganni, ed un

cumulo di questioni pel vettore (nella specie per le Ferrovie), stabilire una brevissima prescrizione per l'esperimento di una tale azione, dicendola non più esperibile decorsi sette giorni dal ritiro della merce stessa.

Non può quindi sostenersi colla parte controricorrente che nella specie, trattandosi,a suo dire, di azione dolosa per parte dei dipendenti delle Ferrovie, come dessa ebbe a dedurre, e fu dalla Corte di merito ammessa a provare, ripugni ai principi più generali del diritto, venga la loro istanza respinta, in quanto che nella specie il legislatore ebbe bensì a riconoscere il diritto al reclamo, dopo ritirata la merce e pagato il porto, ma per l'esercizio di tale azione stabilì tassativamente e perentoriamente il termine di giorni sette.

Se quindi circostanze, sia pure indipendenti dalla volontà dello speditore, hanno fatto si che tal termine decorresse senza verificare i colli da esso ritirati, il medesimo più non può far valere azione di sorta per danni contro le Ferrovie.

Nè si dica che un tal ragionamento sia contradittorio potendo eventualmente avvenire che nella procedura penale, che si iniziasse pel furto avvenuto, fossero poi condannati penalmente gli agenti ferroviari, in quanto che in quest'ipotesi dovranno rispondere del danno gli agenti personalmente non le ferrovie contro cui per espresso disposto di legge sarebbe venuto ad estinguersi l'azione pei danni, o che in senso contrario siasi antecedentemente pronunciata questa Suprema Corte colla sentenza 29 aprile 1922, in quantochè se in allora si è affermato il principio, che anche quando erano in vigore le speciali disposizioni emanate durante la guerra, per togliere la responsabilità delle Ferrovie, non potevano queste esimersi dai danni pel dolo dei propri agenti, ciò per nulla contraddice alla presente decisione in cui pur ammettendosi la responsabilità in tesi, si afferma però che serotinamente l'azione stessa venne proposta.

La Corte di appello di Torino colla sua, certo elaborata sentenza, ebbe a venir meno ai sopra accennati principii che sono pure richiamati dal disposto dell'art. 134 delle Tariffe ferroviarie, e la sua pronuncia deve venir posta nel nulla col conseguente rinvio della causa ad altro giudice per un nuovo esame.

Ed a ciò non può essere di ostacolo l'eccezione sollevata dalla

parte contro i ricorrenti coll'osservare che nella specie non trattasi di perdita parziale della merce, ipotesi prevista dall'art. 415, ma bensì di perdita totale della merce stessa, non essendo giunti agli speditori se non i puri involucri delle cose spedite, cioè i due bauli e la cassetta ripieni, come si ebbe ad accennare, di sassi e frammenti di panchine e traversine ferroviarie e vuote degli effetti spediti.

In vero basta in proposito rilevare che inutile presentasi l'esame di una tale questione dal momento che per le svolte considerazioni devesi rinviare l'esame della causa nanti un nuovo giudice ove le parti potranno eventualmente proporre tutte quelle eccezioni che crederanno nel proprio interesse.

L'accoglimento del proposto mezzo fa sì che le spese debbono tenersi in sospeso con delega al nuovo giudice di provvedere sulle medesime.

Errata - corrige.

Bollettino Ufficiale n. 13-1923.

A pagina 170 nel capoverso dell'ordine di servizio n. 32 : « Soppressione delle somministrazioni di sapone comune sodo, saponette a asciugamani per uso del personale », cancellare le parole : *Mod. A* 145 (*consumo*).

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

PER L'ANNO 1923

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari	. L.	16.00
Per i privati, le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti, ed altri enti	»	32.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi dagli agenti anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale. I privati debbono inviare l'importo dell'abbonamento direttamente al Servizio Personale e Affari generali, ufficio 5°, a Roma.

Gli abbonamenti decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta per gli agenti ferroviari direttamente all'abbonato pel tramite dell'ufficio dal quale dipende e per i privati e Amministrazioni ferroviarie in corrispondenza, ecc. all'indirizzo, che sarà da essi indicato, a mezzo posta. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e Affari Generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XVI - N. 16 19 APRILE 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(5338) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Parte terza — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

(*Per memoria*).

Parte quarta — Giurisprudenza ferroviaria:

(*Per memoria*).

Regio decreto 8 *marzo* 1923, *n.* 729, *che stabilisce la misura del contributo dovuto per i mesi di marzo e aprile* 1923 *al sindacato obbligatorio di mutua assicurazione per gli infortuni sul lavoro nelle miniere di zolfo della Sicilia* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Veduto l'art. 2 del decreto-legge 6 maggio 1915, n. 590, recante provvedimenti relativi al Sindacato obbligatorio siciliano di mutua assicurazione per gli infortuni sul lavoro nelle miniere di zolfo;

Vedute le leggi 11 luglio 1904, n. 396, e 14 luglio 1907, n. 527;

Veduto il R. decreto 14 gennaio 1923, n. 480, con il quale, fu stabilita la misura del contributo per i mesi di gennaio e febbraio 1923 dovuto al Sindacato obbligatorio di mutua assicurazione per gli infortuni sul lavoro nelle miniere di zolfo della Sicilia;

Veduta la deliberazione adottata dall'assemblea generale dei soci del Sindacato predetto nell'adunanza del 1° corrente;

Sulla proposta del Nostro Ministro, Segretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Le disposizioni del R. decreto 14 gennaio 1923, n. 480, concernente la misura del contributo dovuto per i mesi di gennaio e febbraio 1923 al Sindacato obbligatorio di mutua assicurazione per gli infortuni sul lavoro nelle miniere di zolfo della Sicilia, si applicano anche per i mesi di marzo e aprile 1923.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 11 aprile 1923, n. 85.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 8 marzo 1923.

VITTORIO EMANUELE.

CAVAZZONI.

Visto, *Il Guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO-LEGGE 11 *marzo* 1923, *n.* 691, *che abroga « l'art.* 60 *ultimo comma, della legge* 25 *giugno* 1865, *n.* 2359 *sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità, e gli articoli* 31 *e* 58, *ultimo comma, del decreto luogotenenziale* 30 *novembre* 1919, *n.* 2318 *contenente provvedimenti per le case popolari ed economiche* » (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Sulla proposta del Nostro Ministro segretario di Stato per le finanze, di concerto col Ministro dei lavori pubblici e dell'industria e commercio;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 11 aprile 1923, n. 85.

Art. 1.

E' abrogato l'ultimo comma dell'art. 60 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità.

Art. 2.

Sono abbrogati l'art. 31 e l'ultimo comma dell'art. 58 del decreto-legge 30 novembre 1919, n. 2318, contenente provvedimenti per le case popolari ed economiche.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunqe spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 11 marzo 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — DE STEFANI — TEOFILO ROSSI — CARNAZZA.

Visto, *Il Guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 18 *marzo* 1923, *n.* 738, *che modifica la tassazione per il trasporto sulle ferrovie dello Stato delle bottiglie da birra* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Viste le condizioni e tariffe per i trasporti delle cose sulle ferrovie dello Stato, approvate col R. decreto 12 novembre 1921, n. 1585;

Visto l'art. 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata col R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Udito il Commissario straordinario per l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto con quelli delle finanze e dell'industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il punto 3 della nota alla voce « vetro » (lavori non nominati) della nomenclatura e classificazione delle cose facente parte delle condizioni e tariffe per i trasporti sulle ferrovie dello Stato è annullato e sostituito dal seguente:

« 3. Non si tien conto, nella classificazione, dei piccoli numeri o lettere che sogliionsi stampare o incidere grossolanamente sul corpo delle bottiglie, dei vasi, ecc., e dei turaccioli, delle impressioni a rilievo indicanti il nome e la marca della fabbrica sulle bottiglie da birra, nè delle pallottoline delle bottiglie per acqua gazose ».

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 13 aprile 1923, n. 87.

Art. 2.

Il presente decreto entrerà in vigore il 15 aprile 1923.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 18 marzo 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE STEFANI — TEOFILO ROSSI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO-LEGGE 18 *marzo* 1923, *n.* 739 *contenente modificazioni all'allegato* 6 *delle condizioni e tariffe di trasporto sulle ferrovie dello Stato nel porto di Trieste* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Viste le condizioni e tariffe per i trasporti delle cose sulle ferrovie dello Stato, approvato col R. decreto 12 novembre 1921, n. 1585;

Visto l'art. 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata col R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 13 aprile 1923, n. 87.

Visto il R. decreto 25 novembre 1920, n. 1726;

Udito il Commissario straordinario per l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli delle finanze e dell'industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Con effetto dal 16 aprile 1923, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad apportare nell'allegato n. 6 delle Condizioni e tariffe per i trasporti delle cose, le modificazioni ed aggiunte risultanti dall'allegato al presente decreto, vistato, d'ordine Nostro, dal Ministro proponente.

Art. 2.

Il presente decreto, dopo un anno di esperimento, quando non venga revocato, sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge, continuando intanto ad aver effetto.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 18 marzo 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE STEFANI — TEOFILO ROSSI.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

Allegato.

Modificazioni ed aggiunte all'allegato n. 6 alle condizioni e tariffe per il trasporto delle cose sulle ferrovie dello Stato.

1. Art. 88. — Le denominazioni di Trieste punto franco vecchio, Trieste S. Andrea locale, Trieste S. Andrea e molo Santa Teresa sono, rispettivamente, sostituite dalle seguenti: Trieste punto franco Vittorio Emanuele III, Trieste S. Andrea loco, Trieste S. Andrea rive e molo Fratelli Bandiera.

2. Art. 89. — Nel quadro indicante le abilitazioni di servizio, le denominazioni di Trieste punto franco vecchio, Trieste S. Andrea locale e Trieste riva Gramula, molo Venezia, molo Sanità, riva Ottaviano Augusto, molo Santa Teresa, sono rispettivamente sostituite dalle seguenti: Trieste punto franco Vittorio Emanuele III, Trieste S. Andrea loco e Trieste S. Andrea rive (riva Gramula, molo Venezia, Molo sanità, riva Ottaviano Augusto, molo Fratelli Bandiera).

Nel quadro predetto, di fronte all'indicazione Trieste scalo legnami, è aggiunta nelle colonne 1ª e 4ª, l'indicazione a (6).

Nelle annotazioni in calce ai prospetto anzidetto, la denominazione Trieste S. Andrea è sostituita da quella Trieste S. Andrea rive e la denominazione molo Santa Teresa è sostituita da quella molo Fratelli Bandiera. Inoltre, nell'annotazione (6) sono soppresse le parole « in arrivo ».

3. Art. 93. — E' annullato e sostituito come segue:

« Art. 93. — Carico e scarico. - Negli scali di Trieste punto franco Vittorio Emanuele III, Trieste S. Andrea rive e Trieste punto franco Duca d'Aosta, le operazioni di carico e scarico si effettuano a norma del regolamento di esercizio e della tariffa dei RR. Magazzini generali, l'uno e l'altra approvati dalle autorità competenti.

Agli effetti del diritto fisso, le dette operazioni si considerano sempre eseguite dalle parti.

Negli altri scali le dette operazioni si effettuano a cura delle parti.

4. Art. 94. — La denominazione di Trieste S. Andrea è sostituita da quella Trieste S. Andrea loco.

5. Art. 95. — Giacenze. Il primo capoverso è annullato e sostituito come segue:

« I carri in arrivo a Trieste S. Andrea rive (riva Gramula molo Venezia, molo Sanità, riva Ottaviano Augusto, molo Fratelli Bandiera) non scaricati o scaricati solo in parte nelle 24 ore dallo arrivo, sono riportati, a richiesta

dei Magazzini generali, nella stazione di Trieste S. Andrea loco, previo addebito alla parte della tassa di L. 40 per carro e delle eventuali tasse di sosta.

La stessa tassa di L. 40 sarà applicata per riportare il carro al punto di scarico. Nella detta tassa è compreso l'aumento percentuale in vigore ».

6. Art. 96. — E' annullato e sostituito come segue:

« Art. 96. — Spedizioni fra gli scali. Sono ammesse le spedizioni fra l'uno e l'altro degli scali di Trieste, previa presentazione della lettera di vettura e verso compenso delle sole tasse fisse per carro indicate nella tabella seguente, senza riguardo al peso della merce caricata.

Dai seguenti scali a quelli contro indicati	Trieste centrale	Trieste S. Andrea loco	Trieste S. Andrea rive	Trieste Punto franco Vittorio Eman. III	Trieste Punto franco Duca d'Aosta	Trieste scalo legnami	Trieste Servola	Trieste San Sabba	Trieste Zaule
	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire
Trieste centrale	—	20	20	20	20	20	30	40	40
Trieste S. Andrea loco. . . .	20	—	20	20	20	20	20	30	30
Trieste S. Andrea rive . .	20	20	—	20	20	20	20	30	30
Trieste punto franco Vittorio Emanuele III	20	20	20	—	20	20	30	30	40
Trieste punto franco Duca d'Aosta	20	20	20	20	—	20	20	30	30
Trieste scalo legnami	20	20	20	20	20	—	20	30	30
Trieste Servola	30	20	20	30	20	20	—	20	20
Trieste San Sabba	40	30	30	30	30	30	20	—	20
Trieste Zaule	40	30	30	40	30	30	20	20	—

N. B. — Nelle tasse fisse è compreso l'aumento per percentuale in vigore.

Rispedizioni fra gli scali. — Le rispedizioni sono ammesse soltanto da e per le località indicate nella tabella delle spedizioni e verso compenso della sola tassa fissa per carro di L. 50, senza riguardo al peso della merce caricata. Nella tassa stessa è compreso l'aumento percentuale in vigore. Nei casi in cui, per dichiarazioni dell'autorità marittima, le rispedizioni fossero giustificate dal fatto di avere il natante dovuto accostare ad una calata diversa da quella stabilita prima dell'arrivo della merce, le rispedizioni saranno effettuate con applicazione delle tasse indicate sopra per le spedizioni ».

7. Art. 97. — E' annullato e sostituito come segue:

Art. 97. — Manovra di spinta negli scali. — Quando sulla lettera di vettura manca l'esatta indicazione della calata cui è diretto il trasporto, la ferrovia, verso domanda scritta del destinatario, spinge i carri sulla calata richiesta, verso pagamento della tassa fissa di L. 15 per carro, senza riguardo al peso della merce.

La ferrovia, sempre a richiesta delle parti, e subordinatamente alle esigenze del servizio, effettua la spinta dei carri da un punto ad un altro di uno stesso scalo. Anche per questa manovra è dovuta la tassa fissa di L. 15 per carro, senza riguardo al peso della merce.

Nella tassa suddetta è compreso l'aumento in vigore ».

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il Ministro dei Lavori Pubblici
CARNAZZA.

Regio decreto 22 *marzo* 1923, *n.* 730, *recante norme per la concessione di carte di libera circolazione, di biglietti gratuiti, dell'uso di compartimenti riservati e di carrozze-salone sulle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù della delegazione dei poteri conferiti al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, sull'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private;

Visto il R. decreto 26 novembre 1908, n. 804, che approva il regolamento per la concessione delle carte di libera circolazione e dei biglietti di viaggio gratuito ed a prezzo ridotto;

Visto il R. decreto 27 dicembre 1908, n. 819, che approva il regolamento per la concessione di compartimenti riservati sulle ferrovie dello Stato;

Visto il R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1681;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Ministro segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo.

Art. 1.

Le concessioni di carte di libera circolazione sulle ferrovie dello Stato, di biglietti di servizio, di biglietti gratuiti e l'uso di compartimenti riservati e di carozze-salone sono regolate dalle disposizioni seguenti:

Art. 2.

Le carte annuali di libera circolazione per l'intera rete delle ferrovie dello Stato sono concesse:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 12 aprile 1923, n. 86.

1° alle LL. AA. i Principi e le Principesse Reali d'Italia;

2° alle LL. EE. i cavalieri dell'ordine supremo della Santissima Annunziata, alle loro consorti e vedove;

3° alle LL. EE. i ministri e sottosegretari di Stato in carica;

4° alle LL. EE. i ministri di Stato;

5° agli onorevoli senatori del Regno e deputati al Parlamento nazionale fino alla cessazione del mandato secondo le convenzioni vigenti;

5° ai presidenti della Camera dei deputati usciti di carica;

7° agli ex deputati al Parlamento che abbiano esercitato il mandato almeno per quattro legislature.

Viene tuttavia conservata *ad personam* la carta di libera circolazione agli ex deputati che ne sono attualmente provvisti.

Art. 3.

Sono inoltre concesse carte annuali di libera circolazione per l'intera rete delle ferrovie dello Stato:

1° al direttore generale in carica ed ai funzionari dei primi quattro gradi delle ferrovie dello Stato in attività di servizio;

2° all'ispettore generale ed agli ispettori superiori, ai funzionari fino al grado di ispettore principale o capo sezione dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili del Ministero di lavori pubblici;

3° al personale delle singole grandi Amministrazioni ferroviarie estere con le quali si stabiliscono rapporti di scambio ed a titolo di reciprocità;

4° ai membri del Consiglio superiore dei lavori pubblici;

5° ai direttori generali dei servizi postali, dei servizi elettrici e dell'Istituto superiore postale-telegrafico-telefonico, ad undici ispettori superiori delle poste, a sei ispettori superiori dei servizi elettrici, a due capi ufficio equiparati a capi divisione del predetto Istituto superiore ed al capo dell'ufficio locali del Ministero delle poste e dei telegrafi. Le concessioni di cui al presente comma saranno fatte su designazione del Ministero delle poste e dei telegrafi.

Art. 4.

Sono rilasciate carte annuali di libera circolazione a percorso limitato:

1° ai funzionari delle ferrovie dello Stato del 5° e 6° grado ed a quelli dei corrispondenti gradi dell'Ispettorato delle ferrovie, tramvie ed automobili giusta le norme per l'applicazione del presente decreto e al personale sanitario ausiliario delle ferrovie dello Stato in attività di servizio secondo le norme stesse.

Nelle anzidette norme verrà altresì specificato a quale personale possano essere concessi biglietti a libretto annuali o a tempo determinato in relazione alle singole attribuzioni;

2° al personale governativo d'ispezione delle ferrovie concesse all'industria privata delle tramvie ed automobili addetti ai circoli ferroviari nei limiti della rispettiva circoscrizione ed in quanto sia richiesto dalle singole specifiche attribuzioni;

3° al personale delle Amministrazioni ferroviarie di cui al n. 3 dell'articolo precedente e di altre imprese estere di trasporto con le quali si stabiliranno rapporti di scambio e a titolo di reciprocità;

4° al personale delle Amministrazioni nazionali ferroviarie o tramviarie con le quali l'istituzione di rapporti di scambio sia dal Commissario straordinario riconosciuta necessaria nell'interesse dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

5° agli ispettori circoscrizionali e provinciali dei servizi postali in ragione di complessive sette carte di libera circolazione per i primi e di due per ogni circolo provinciale di ispezione per i secondi; ai direttori e direttori aggiunti dei circoli delle costruzioni telegrafiche e telefoniche per non oltre cento carte di libera circolazione ed ai guardafili.

Le concessioni di cui al presente comma saranno fatte su designazione del Ministero delle poste e dei telegrafi ed in base alle predette norme.

Quando speciali attribuzioni lo richiedano il commissario straordinario può concedere carte di libera circolazione ad agenti di qualsiasi grado per determinati percorsi ed anche per l'intera rete.

Art. 5.

Possono essere rilasciate carte di libera circolazione a percorso limitato e per periodi determinati al personale di Amministrazioni ferroviarie nazionali ed estere in occasione di conferenze o di congressi indetti nell'interesse dell'esercizio ferroviario per scopi di studio di carattere ferroviario.

Art. 6.

Sono inoltre concesse carte di libera circolazione annuali per l'intera rete o a percorso limitato:

1° ai direttori generali, agli ispettori generali dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili usciti di carica ed ai funzionari delle ferrovie dello Stato in pensione del 1° e 2° grado per l'intera rete;

2° ai funzionari in pensione del 3° grado limitatamente a chilometri 3000 (tremila);

3° ai funzionari in pensione del 4° grado limitatamente a chilometri 2000 (duemila);

4° *a*) ai funzionari del 5° grado in pensione limitatamente a chilometri 1000 (mille) per quelli con qualifica di ingegneri di 1ª classe o equipollenti;

b) ed a chilometri 500 (cinquecento) per i funzionari con qualifica di ingegneri o equipollenti;

5° ai funzionari del 6° grado limitatamente a 250 (duecentocinquanta) chilometri.

Analogo trattamento è fatto ai funzionari dell'Ispettorato generale ferrovie, tramvie ed automobili per i gradi corrispondenti.

Le carte suddette saranno gravate di un diritto fisso annuo da pagarsi prima del rilascio delle carte stesse rispettivamente di L. 150, L. 100, L. 75, L. 50, per le carte di cui al n. 4, lettera *a*); L. 25 per quelle di cui alla lettera *b*) dello stesso numero, ed infine di L. 20 per quelli di cui al n. 5.

I funzionari di cui al presente articolo potranno ottenere la carta di libera circolazione assegnata al grado qualora all'atto del collocamento in quiescenza abbiano almeno un anno di permanenza nel grado stesso.

Art. 7.

I biglietti di servizio per un solo viaggio vengono concessi:

1° al personale delle ferrovie dello Stato ed a quello dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili:

a) per il disimpegni di incarichi di servizio ben precisati;

b) per recarsi a dimorare nelle località più vicine a quelle ove è situato l'impianto ferroviario in cui presta servizio, quando l'impianto stesso nel raggio di 4 Km. non abbia abitazione, e sempre che tale circostanza risulti da dichiarazione rilasciata dall'Ispettore di linea sotto la sua personale responsabilità;

2° al personale delle ferrovie dello Stato e dell'Ispettorato delle ferrovie, tramvie ed automobili, escluso quello sanitario ausiliario delle ferrovie dello Stato, alle relative famiglie (moglie, figli finchè celibi e figlie finchè nubili e in ogni caso non oltre i 21 anni, e una persona di servizio o nutrice se convivente), pei motivi seguenti:

a) trasloco e cambiamento di residenza per collocamento a riposo;

b) cure speciali per gravi infermità provenienti da cause di servizio e, in casi eccezionali, per cure richieste da infermità gravissime comunque contratte e che il sanitario dell'Amministrazione, sotto la sua personale responsabilità, dichiari che in nessun modo possono essere praticate nella località di residenza e assolutamente indispensabili;

c) provvista di derrate alimentari, quando l'agente risieda in località isolata dove manchi qualsiasi possibilità di acquisto sul posto. Tale impossibilità deve essere dichiarata dal Comitato compartimentale di esercizio;

d) ai figli di agenti per istruzione fino al completamento del corso delle scuole medie inferiori, quando nella residenza manchino le scuole e per la località più vicina alla residenza stessa.

Nei casi di cui alle lettere *b*) *c*) e *d*) anzichè biglietti singoli si possono rilasciare biglietti a libretto per il numero di viaggi riconosciuti dall'Amministrazione strettamente necessari.

I biglietti nei casi indicati alle lettere *c*) e *d*) possono essere rilasciati soltanto per la 3ª classe;

3° alla vedova e ai figli orfani dell'agente (figli celibi e figlie nubili fino al 21° anno) per il primo cambiamento di residenza e nel solo caso che la morte dell'agente sia avvenuta in attività di servizio;

4° al personale di cui al n. 1 dell'art. 4 del presente decreto quando non sia sufficiente la concessione di carta di libera circolazione, e agli invitati all'inaugurazione di nuove linee ferroviarie dello Stato;

5° alle persone di cui all'art. 5 ed alle stesse condizioni ivi specificate, e quando non debbano compiere frequenti viaggi. L'elenco numerico dei biglietti rilasciati a tali persone sarà allegato al conto consuntivo. La validità dei biglietti da rilasciare in base al presente articolo deve essere limitata al periodo di tempo strettamente necessario.

Art. 8.

I biglietti gratuiti per un solo viaggio vengono concessi:

1° al personale stabile dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, a quello dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili ed a quello del ruolo aggiunto in servizio per la costruzione di nuove linee o di opere in conto patrimoniale nei seguenti limiti per ogni anno solare:

a) al personale maschile ammogliato o vedovo con prole: due biglietti di andata e ritorno per l'agente, per la moglie, per i figli celibi e le figlie nubili fino al 21° anno, ed uno per la madre se vedova. Al personale dei primi sei gradi o corrispondenti è inoltre concesso un biglietto gratuito di andata e ritorno per una persona di servizio o nutrice, purchè convivente;

b) al personale femminile coniugato o vedovo con prole: due biglietti di andata e ritorno per l'agente, per i figli celibi e le figlie nubili fino al 21° anno;

c) agli agenti celibi o nubili o vedovi senza prole: due biglietti di andata e ritorno per l'agente e uno per i genitori;

d) al personale del 13° e 14° grado e fino al compimento del 15° anno di servizio le concessioni di cui alle lettere *a*), *b*) e *c*) vengono limitati a un solo biglietto di andata e ritorno per ciascuna delle persone ivi indicate;

c) al personale di cui alle lettere *a)* e *b)* sono inoltre accordate due concessioni per trasporto gratuito di bagaglio sino alla concorrenza di 50 Kg. ciascuno.

Per il personale di cui alla lettera *d)* coniugato o vedovo con prole tali concessioni sono ridotte alla metà.

2° al personale in prova ed a quello provvisorio assunto dalle ferrovie dello Stato per la costruzione di nuove linee o di opere in conto patrimoniale, ed al personale sanitario ausiliario dopo compiuto almeno un anno di servizio, nel limite di un biglietto gratuito di andata e ritorno per ogni anno solare. La concessione è estesa alla moglie, ai figli celibi ed alle figlie nubili sino al 21° anno. E' escluso da tale concessione a favore della famiglia il personale femminile in prova.

3° agli agenti ferroviari ed al personale dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili in pensione, nel limite di un biglietto gratuito di andata e ritorno per ogni anno solare;

4° al personale di ruolo di altre Amministrazioni ferroviarie e tramviarie, con le quali nelle norme di applicazione del presente si istituiscano o si conservino accordi di scambio.

La validità dei biglietti di cui al presente articolo sarà determinata dalle norme che stabiliranno tutte le modalità per la richiesta, la emissione e l'uso dei biglietti stessi.

Art. 9.

Per ciascun biglietto di viaggio gratuito di andata e ritorno e per ciascuna persona sarà dovuto dall'agente un diritto fisso di L. 9 per la 1ª classe, di L. 4 per la 2ª classe e di L. 2 per la 3ª classe.

Tale diritto è ridotto alla metà per i biglietti di corsa semplice e per quelli per un percorso inferiore ai 150 chilometri.

Art. 10.

Al personale stabile rimasto definitivamente presso le Società già esercenti le reti mediterranea e sicula e presso la Società delle ferrovie meridionali, in attività di servizio, ed alle rispettive fa-

miglie viene concesso, nei riguardi dei biglietti di viaggio, lo stesso trattamento ammesso dal presente decreto per il personale pari grado delle ferrovie dello Stato. Ogni altra disposizione circa i viaggi di tale personale e delle loro famiglie s'intende abrogata.

Art. 11.

Il commissario straordinario determinerà, nelle norme da emanare per l'applicazione del presente decreto, la classe per la quale possono essere rilasciate le carte di libera circolazione ed i biglietti di servizio e gratuiti di cui agli articoli 7 e 8 del presente decreto.

Art. 12.

I senatori del Regno ed i deputati al Parlamento hanno diritto annualmente ad otto biglietti gratuiti di 1ª classe ed a quattro di 2ª classe di viaggio semplice da e per qualunque stazione della rete statale per uso esclusivo della famiglia (moglie, figli, ascendenti e domestici) nonchè a dodici concessioni per trasporto gratuito del bagaglio, valida ognuna per 25 chilogrammi. E' escluso assolutamente un diverso uso dei biglietti predetti e per le ispezioni del caso vengono conferite le più ampie facoltà di indagini ai funzionari addetti al controllo, mentre sarà prescritta la tessera fotografica di riconoscimento.

Tali concessioni sono valide sino al compimento dell'anno dal giorno della prima convenzione della Camera dei deputati. L'uso di ciascun biglietto di corsa semplice è subordinato al pagamento del diritto fisso di L. 10, se in 1ª classe e di L. 6, se in 2ª classe.

Art. 13.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata a stipulare con le varie Amministrazioni dello Stato speciali convenzioni per il rilascio ai prezzi da determinarsi, di biglietti di abbonamento per l'intera rete o per percorsi limitati, annuali o a tempo determinato da servire esclusivamente ai funzionari od

agenti delle singole Amministrazioni, i quali debbono viaggiare nell'interesse prevalente delle Amministrazioni stesse e concomitante dell'Amministrazione ferroviaria.

Art. 14.

Senza pregiudizio dell'azione penale, il funzionario che indebitamente rilascia carte di libera circolazione e biglietti di servizio, è punito con la sospensione dall'ufficio e dallo stipendio non inferiore ad un mese, e l'Amministrazione delle ferrovie dovrà sottoporlo a ritenuta sullo stipendio fino al totale pagamento del valore a tariffa normale del biglietto rilasciato. In caso di recidiva il funzionario colpevole è punito colla destituzione.

Art. 15.

Le concessioni di compartimenti riservati sono autorizzate a mezzo di biglietti valevoli per un solo viaggio di andata e ritorno o di andata (biglietti per un solo viaggio) ovvero per qualsiasi viaggio che viene effettuato dalle persone alle quali sono intestati (biglietti permanenti).

Rispetto ai treni la validità può essere senza limitazione ovvero con esclusione di alcuni treni determinati. Non sono però mai valevoli per i treni di lusso.

Art. 16.

Sono concessi biglietti permanenti gratuiti per l'uso di compartimento riservato alle seguenti persone:

1° Principi e Principesse Reali d'Italia;

2° Cavalieri dell'Ordine della SS. Annunziata e loro consorti e vedove;

3° Presidente del Senato del Regno e della Camera dei deputoti;

4° Ministri, Segretari di Stato, finchè in carica;

5° Ministri di Stato;

6° Sottosegretari di Stato finchè in carica;

7° Generali di esercito e di armata e generali designati di armata e gradi corrispondenti della R, marina;

8° Generali di corpi di armata e ufficiali ammiragli di grado corrispondenti che viaggino per ragioni di servizio;

9° Regi Ambasciatori presso Stati esteri ed ambasciatori di Stati esteri presso S. M. il Re d'Italia e la Santa Sede;

10° ex presidenti del Senato del Regno e della Camera dei Deputati;

11° ex presidenti del Consiglio dei ministri;

12° direttore generale delle ferrovie dello Stato. ed ispettore generale dell'Ispettorato ferrovie, tramvie ed automobili, finchè in carica;

13° LL. EE. i cardinali residenti in Italia;

14° Presidente del Consiglio di Stato e della Corte dei conti. primo presidente e Procuratore generale della Corte di cassazione;

15° segretario generale presso il Ministero degli affari esteri.

Art. 17.

Possono essere concessi dal Ministero dei lavori pubblici e dal commissario straordinario delle ferrovie dello Stato biglietti per l'uso di compartimento riservato per un solo viaggio:

a) a Principi e Principesse di Case regnanti estere, a Dignitari e Ministri esteri ed alle rispettive famiglie;

b) alle LL. EE. i Cardinali residenti all'estero.

Quando concorrano speciali circostanze il Ministro dei lavori pubblici ed il Commissario straordinario delle ferrovie dello Stato potranno rilasciare biglietti di compartimento riservato per un solo viaggio di andata, o di andata e ritorno, fino al numero massimo di quindici al mese.

Art. 18.

Non può essere concesso l'uso di compartimento riservato se non viaggia la persona alla quale è intestato il biglietto.

Il titolare di questo e le altre persone che eventualmente prendono posto nel compartimento riservato debbono essere muniti di regolare biglietto o di concessione di viaggio della classe corrispondente.

Art. 19.

E' concesso l'uso gratuito di una vettura salone alle seguenti persone:

1° a S. A. R. il Principe Eriditario;

2° alle LL. EE. i presidenti del Senato del Regno, della Camera dei Deputati e del Consiglio dei ministri, in carica;

3° al Ministro dei lavori pubblici in carica.

La concessione deve risultare da apposita indicazione sul biglietto del compartimento riservato.

Art. 20.

E' pure concesso l'uso gratuito di una vettura salone per i singoli viaggi:

1° alle LL. AA. i Principi Reali d'Italia quando viaggiano in forma ufficiale;

2° alle LL. EE. i Ministri segretari di Stato e sottosegretari di Stato, in carica, quando viaggiano in forma ufficiale;

3° alle rappresentanze ufficiali del Parlamento.

La richiesta deve essere diretta al Ministero dei lavori pubblici o al Commissario straordinario delle ferrovie dello Stato rispettivamente dal Ministero della Real Casa, dalla Presidenza del Consiglio, del Senato del Regno e della Camera dei Deputati.

Può essere accordato l'uso del salone per i singoli viaggi alle LL. AA. i Principi esteri ed alle LL. EE. i ministri di Stati esteri in carica.

La richiesta deve essere fatta al Ministro dei lavori pubblici o al Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato dal Ministero degli esteri.

Art. 21.

Il Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato ha facoltà di emanare le norme eventualmente occorrenti per l'applicazione del presente decreto.

Art. 22.

Le disposizioni degli articoli 3, 4, 6 e 8, n. 1 si applicano in via transitoria *ad personam* ai funzionari del cessato Ispettorato delle strade ferrate attualmente in servizio presso l'Amministrazione dello Stato.

Parimenti in via transitoria *ad personam* sarà concesso un biglietto gratuito di andata e ritorno per ogni anno solare, in quanto attualmente ne godano, ai funzionari dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici e rispettive famiglie ed ai funzionari, commessi ed agenti dei Senato del Regno e della Camera dei deputati e rispettive famiglie.

Art. 23.

Gli articoli 83, 84 della legge 7 luglio 1907, n. 429, l'art. 17 del decreto Luogotenenziale 25 marzo 1919, n. 467, l'art. 14 della legge 30 settembre 1920, n. 1405, l'art. 11, comma 3, del R. decreto 22 gennaio 1914, n. 19, i Regi decreti 26 novembre 1908, numero 804, 27 dicembre 1908, n. 819, l'art. 18 del R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1809, nella parte relativa al comma 7, dell'art. 44 del R. decreto 9 ottobre 1919, n. 2161, e in genere tutte le altre disposizioni in contrasto col presente decreto sono abrogati.

Art. 24.

Il presente decreto entra in vigore nel giorno della sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 marzo 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA.

Visto, *Il Guardasigilli:* OVIGLIO.

Regio Decreto-legge 25 *marzo* 1923, *n.* 773, *concernente la rescissione dei contratti per l'alienazione dei materiali residuati dalla guerra* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri, commissario per l'aeronautica e del Ministro dei lavori pubblici, di concerto col Ministro delle finanze e con quello della giustizia e degli affari di culto;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il Commissario straordinario per le ferrovie ha facoltà di dichiarare rescissi, se ancora non siano eseguiti o per la parte tuttora non eseguita, i contratti stipulati dalla Direzione generale delle ferrovie dello Stato e dalla Commissione parlamentare di cui il Regio decreto 17 dicembre 1922, n. 1701, aventi per oggetto l'alienazione di materiali residuati dalla guerra; quando a suo giudizio insindacabile, tali contratti risultino di pregiudizio agli interessi dell'amministrazione.

Identica facoltà spetta al Commissario dell'aeronautica riguardo ai contratti stipulati da qualsiasi Ente statale per l'alienazione di materiali aeronautici residuati dalla guerra.

La rescissione è pronunziata mediante decreto rispettivamente del Commissario straordinario delle ferrovie o del Commis-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 16 aprile 1923, n. 89.

sario per l'aeronautica, entro il termine di giorni sessanta dalla pubblicazione del presente decreto.

Gli acquirenti non avranno diritto ad alcun indennizzo, salvi il rimborso, totale o proporzionale, della tassa di registro e la restituzione dei depositi eventualmente effettuati per la esecuzione dei contratti.

Art. 2.

Se i contratti indicati nel precedente articolo abbiano avuto esecuzione, il Commissario straordinario per le ferrovie ed il Commissario per l'aeronautica potranno rispettivamente chiederne la rescissione per la parte eseguita ad apposita Commissione arbitrale entro il termine di giorni 60 dalla pubblicazione del presente decreto, restando in ogni caso applicabile, per la parte non eseguita, la disposizione dell'art. 1.

La Commissione è istituita presso la Direzione generale delle ferrovie dello Stato ed è composta di un consigliere di Stato, presidente, di un consigliere di Corte di appello, di un funzionario addetto all'Amministrazione ferroviaria e di uno del Commissariato dell'aeronautica i quali ultimi interverranno alternativamente alle sedute della Commissione a seconda che la domanda di rescissone sia proposta dall'una o dall'altra Amministrazione.

I componenti della Commissione sono nominati rispettivamente dal presidente del Consiglio, commissario per l'aeronautica, dal Ministro per la giustizia e gli affari di culto e dal commissario straordinario per le ferrovie.

Adempiono le mansioni di segretario un funzionario dell'Amministrazione ferroviaria, e uno del Commissariato per l'aeronautica, scelti dalle rispettive Amministrazioni.

Art. 3.

Della domanda di rescissione sarà, a cura dell'amministrazione richiedente, dato avviso alle parti interessate mediante lettera raccomandata con ricevuta di ritorno e copia della lettera

unitamente alla ricevuta di spedizione dovrà essere depositata presso la segreteria della Commissione arbitrale, la quale provvederà senza formalità di procedura, pronunziando la sua decisione entro i trenta giorni successivi al deposito, sulle deduzioni della Amministrazione e della controparte.

La Commissione, può, ove lo ritenga necessario, udire personalmente la parte interessata ed i loro legittimi rappresentanti.

In pendenza della decisione, il Collegio potrà, sulla sola richiesta dell'Amministrazione interessata, disporre anche il sequestro dei materiali già ritirati e pagati dai contraenti in base ai contratti di cui si chiede la rescissione, qualora l'Amministrazione alleghi l'esistenza di pericolo nel ritardo od il sospetto di sottrazione o trafugamento dei materiali.

Nei casi di urgenza il provvedimento di sequestro può essere emanato dal presidente salvo ratifica della Commissione.

Art. 4.

La Commissione dichiarerà rescissi i contratti che riconosca notevolmente pregiudizievoli per l'amministrazione, disponendo il ricupero il ricuperó dei materiali già ritirati dagli acquirenti dovunque si trovino e la restituzione del prezzo che sia stato pagato in base ai detti contratti, salvo quanto è disposto nei successivi commi.

Qualora per successive contrattazioni i materiali siano passati in proprietà di persone diverse dai primitivi acquirenti, l'Amministrazione sarà tenuta a rimborsare agli attuali proprietari soltanto l'importo di cui al precedente comma, spettando a questi il diritto di rivalsa nei confronti coi loro diretti contraenti per le maggiori somme loro pagate per l'acquisto. Tuttavia se gli attuali proprietari dimostrino la propria buona fede, l'Amministrazione dovrà loro rimborsare il prezzo da essi effettivamente corrisposto, purchè l'acquisto sia di data anteriore a quella della pubblicazione del presente decreto, salvo all'amministrazione di rivalersi a carico dei precedenti acquirenti per la differenza rispetto alla somma già percepita in forza del contratto di alienazione.

Nella ipotesi che i materiali, per le trasformazioni subite o per l'impiego cui siano stati adibiti, non siano suscettibili di ricupero, gli acquirenti, in solido con gli attuali proprietari, nel caso di successive alienazioni, saranno tenuti a rimborsare all'Amministrazione il supplemento di prezzo corrispondente al valore dei materiali stessi, corrente al momento del contratto di alienazione o al momento della presentazione della domanda di rescissione se sia minore in tale giorno.

Tuttavia se gli attuali proprietari dimostrino la loro buona fede in conformità a quanto è disposto nel comma precedente l'onere del rimborso del maggior prezzo farà carico soltanto agli acquirenti precedenti.

Per i contratti contemplati nel primo comma dell'articolo primo in quanto abbiano già avuto esecuzione parziale o totale, il Commissario straordinario per le ferrovie potrà richiedere alla Commissione arbitrale, nei modi e termini indicati negli articoli 2 e 3, anzichè la rescissione dei contratti il recupero degli eventuali lucri eccessivi a carico sia dei diretti che dei successivi acquirenti.

Art. 5.

Le decisioni della Commissione costituiscono titoli esecutivi a sensi dell'art. 554 del Codice di procedura civile. Contro di esse e contro i decreti che il Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato od il Commissario per l'aeronautica emettano a termini dell'art. 1 non è ammesso alcun mezzo d'impugnazione nè in via amministrativa nè in via giudiziaria.

Art. 6.

Le decisioni emesse dalla Commissione arbitrale, le copie di esse, gli atti, scritti e documenti presentati alla Commissione e in genere ogni atto di questa sono esenti dalle tasse di bollo e registro.

Art. 7.

Il compenso dovuto ai componenti la Commissione arbitrale sarà determinato con decreto del Ministro delle finanze.

Art. 8.

Il presente decreto entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 25 marzo 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — DE STEFANI — CARNAZZA — OVIGLIO.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

Comunicato

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che, con provvedimento in data 9 marzo 1923, è stato licenziato il manovale in prova *Lazzarone* Teodoro - 222164 - in base agli articoli 186 *c*) e 197 del precitato Regolamento, quale « colpevole di essere rimasto arbitrariamente assente dal servizio per oltre dieci giorni, a decorrere dal 4 novembre 1922 ».

Ordine di servizio N. 39.

Trasporti vincolati a dogana indirizzati ai magazzini generali di Roma.

In seguito all'avvenuta abilitazione della stazione di Ostiense al servizio a grande e piccola velocità a carro completo (Ordine di servizio 79-1922) *i magazzini generali di Roma* forniti di Sezione di Dogana, si debbono intendere, come sono di fatto, allacciati direttamente a detta stazione.

Restando pertanto abrogate le istruzioni impartite con l'Ordine di servizio n. 348-1914, sono da accettarsi per la stazione di Ostiense anche i trasporti a carro completo vincolati a dogana quando siano indirizzati ai detti Magazzini Generali.

Conseguentemente a pag. 232 del regolamento per il servizio doganale sulle Ferovie, fra le indicazioni di « Roma » e quelle di « Salerno », depennare « Roma Magazzini Generali (Sezione di Roma), e a pagina 230 dello stesso regolamento, fra le indicazioni di « Ospedaletti Ligure », e « Otranto » includere: « Ostiense Magazzini Generali (Sezione di Roma).

Parimenti a pag. 50 del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1914) » depennare al richiamo *d*) l'aggiunta fatta in seguito alla

pubblicazione dell'O. S. n. 348-1914 su citato, ed a pag. 41 del detto Prontuario riportare di seguito all'annotazione 9) la seguente aggiunta:

« Sono da accettarsi per la stazione stessa anche le spedizioni a G. V. e P. V. a carro completo vincolate a dogana quando siano indirizzate ai Magazzini Generali di Roma ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 22.

Tasse di scambio e di bollo.

L'art.° 1 del R. decreto-legge 18 marzo 1923, n. 550, pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 24 marzo 1923, n. 70, abroga: le attuali tasse di bollo sulle vendite degli oggetti di lusso e sugli scambi, di cui al decreto legge 26 febbraio 1920, n. 167; le tasse di bollo sulla vendita delle gemme, dei gioielli e l'imposta sulla produzione dei tessuti di lusso e dei guanti, di cui ai decreti legge 24 novembre 1919, n. 2165; 8 gennaio 1920, n. 8 ed 11 febbraio 1923, n. 293; sostituendovi, a tutti gli effetti, e con decorrenza dal 1° corrente mese, la nuova tassa di bollo sugli scambi.

In conseguenza, sentito anche il competente Ministero delle finanze dal 1° andante, le fatture degli oggetti di lusso acquistati dalla nostra Amministrazione, sia presso produttori o fabbricanti, che presso commercianti, non sono più soggette alla tassa di bollo sugli oggetti di lusso, nè alla nuova tassa sugli scambi. Però le relative quietanze dovranno scontare, mediante ritenuta diretta a carico dei percipienti, la tassa di bollo proporzionale stabilita per le quietanze ordinarie dall'art. 13 del R. D. 26 febbraio 1920, n. 167, (art. 43-*bis* e 46) nella misura cioè di cent. 10 per gli importi da lire 5,01 a lire 100, di 0.10 per ogni

100 lire o frazione di lire 100 da 100.01 fino a lire 1.000 e di lire 0.20 per 100 o frazione di lire 100 per gli importi superiori alle lire 1.000 oltre la relativa addizionale del 20 % pro mutilati, vedove ed orfani di guerra.

L'art. 13 del sopracitato decreto n. 550 esenta dalla nuova tassa di bollo sugli scambi le seguenti merci e derrate:

a) i prodotti alimentari di prima necessità;

b) i combustibili (carbone, legna da ardere, petrolio, benzina e candele comuni di sego, di paraffina e di stearina) il sapone da bucato, le liscive e gli assimilati;

c) l'acqua per irrigazione, per forza motrice, e l'acqua potabile;

d) i generi di monopolio dello Stato;

e) il gas e l'energia elettrica.

Per effetto del penultimo comma del detto articolo 13 le quietanze relative alle forniture delle merci e delle materie di cui alle lettere *a*) *b*) *c*) *d*) sono da assoggettarsi alla ritenuta della tassa di bollo graduale stabilita dall'art. 43 della tariffa generale allegato *A*, al testo unico di legge 6 gennaio 1918, n. 135, modificato dal D. L. 1° agosto 1918, n. 1134 e cioè di lire 0.10 per i pagamenti di importo superiore alle lire 5 fino a lire 100; di 0.20 per le somme superiori alle lire 100 fino a lire 1,000; di 0,30 per le somme superiori alle lire 1,000 fino a lire 5,000; di 0.40 per le somme superiori alle lire 5,000 fino a lire 10,000; e di 0.50 per le somme superiori alle lire 10.000.

Per quanto riguarda invece, il gas e l'energia elettrica, di cui alla lettera *e*) suindicata le relative quietanze vanno sempre soggette alla tassa di bollo proporzionale, di che all'art. 13 (articolo 43-*bis* e 46) del R. D. 26 febbraio 1920, n. 167, oltre alla relativa addizionale del 20 % pro mutilati, vedove ed orfani di guerra, anche se forniti alla nostra Amministrazione, come stabilivasi colle circolari n. 56/1920 e n. 43/1921 inserte nei bollettini ufficiali n. 40 del 30 settembre 1920, e n. 44 del 3 novembre 1921.

Comunicazioni.

Esclusione dalle gare. — Per un anno, a datare dal 18 aprile 1923, la Società cooperativa « Caput Mundi » con sede in Roma resta esclusa dal fare offerte nelle contrattazioni di conto della nostra Amministrazione.

Esclusione dalle gare. — Per un anno, a datare dal 18 aprile 1923, la Società cooperativa « L' Edera », fra muratori ed affini con sede in Roma, resta esclusa dal fare offerte nelle contrattazioni di conto della nostra Amministrazione.

Il Direttore Generale
ALZONA.

Errata-corrige.

Alle comunicazioni sull'Opera di Previdenza a favore del personale, pubblicate sul *Bollettino Ufficiale* n. 14 del 5 aprile 1923, deve essere apportata la seguente modificazione:

— a pagina 194, ultimo capitolo delle « Donazioni » dopo le parole: « la somma di L. 133, fra essi raccolta con sottoscrizione » leggasi: « per onorare la memoria della consorte del Segretario di 1ª Cl. Sig. *Tarasi* dott. Battistino ».

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

PER L'ANNO 1923

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari .	L. 16.00
Per i privati, le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti, ed altri enti	» 32.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi dagli agenti anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale. I privati debbono inviare l'importo dell'abbonamento direttamente al Servizio Personale e Affari generali, ufficio 5°, a Roma.

Gli abbonamenti decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta per gli agenti ferroviari direttamente all'abbonato pel tramite dell'ufficio dal quale dipende e per i privati e Amministrazioni ferroviarie in corrispondenza, ecc. all'indirizzo, che sarà da essi indicato, a mezzo posta. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e Affari Generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno XVI - N. 17

26 Aprile 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

—

Parte prima — Leggi e decreti:

Parte seconda — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

(*Per memoria*).

Parte quarta — Giurisprudenza ferroviaria:

(5461) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO-LEGGE 18 *marzo* 1923, *n.* 744, *che autorizza la spesa di L.* 180,000,000 *per costruzioni ferroviarie* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Sulla proposta del Nostro Ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto con quello delle finanze;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' autorizzata la complessiva spesa di L. 180,000,000 da iscriversi nella parte straordinaria dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per fare fronte alle spese di costruzione a cura diretta dello Stato delle linee appresso indicate:

Cuneo-Ventimiglia L. 7,000,000
Fossano-Mondovì-Ceva L. 5,200,000
Ferrovie del Veneto L. 46,000,000
Poggio Rusco-Verona L. 2,000,000
Bologna-Firenze L. 40,000,000
Aulla-Lucca L. 12,800,000
Sant'Arcangelo-Urbino L. 11,000,000
Circonvallazione di Roma L. 3,000,000
Roma-Napoli L. 36,000,000
Ferrovie complementari sicule L. 17,000,000

Art. 2.

In relazione alle autorizzazioni di spesa di cui al presente decreto, sono autorizzate le seguenti variazioni negli stati di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi 1921-1922 e 1922-1923:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 21 aprile 1923, n. 94.

Cap. n. 217 (esercizio 1921-1922) Costruzione di strade ferrate dipendenti dalle leggi 21 luglio 1911, n. 846, ecc.	+ L.	90,000,000
Cap. n. 220 (esercizio 1921-1922) Spese per studi progetti, direzione e sorveglianza delle nuove costruzioni ferroviarie . . .	+ »	10,000,000
Cap. n. 220 (esercizio 1922-1923) Costruzione di strade ferrate dipendenti dalle leggi 21 luglio 1911, n. 846, ecc.	+ »	80,000,000

Art. 3.

Il Ministro delle finanze, mediante accensione di debiti nei modi e nelle forme che riterrà opportuni, provvederà i fondi occorrenti per gli stanziamenti da farsi in conto delle spese autorizzate col presente decreto.

Sono in conseguenza apportati gli aumenti seguenti ai sotto indicati capitoli degli stati di previsione dell'entrata per gli esercizi finanziari 1921-1922 e 1922-1923;

Cap. n. 283 (esercizio 1922-1923, Somma da ricavarsi mediante accensione di debiti per far fronte alle spese di costruzione delle delle strade ferrate, ecc.	+ L.	100,000,000
Cap. n. 283 (esercizio 1911-1923, Somma da ricavarsi mediante accensione di debiti per far fronte alle spese di costruzione delle strade ferrate, ecc.	+ »	80,000,000

Art. 4.

Il presente decreto avrà effetto dalla data della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 18 marzo 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE STEFANI.

Visto: *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 18 *marzo* 1923, *n.* 816, *che estende alla « Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale » la riduzione per i trasporti militari sulle Ferrovie del Regno e sulle linee di Navigazione Marittima e Lacuale.*

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto il Regio decreto 14 gennaio 1923, n. 31, col quale è istituita una Milizia volontaria per la sicurezza nazionale;

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, sull'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non affidate all'industria privata, con le successive modifiche;

Visto il regolamento per i trasporti militari sulle ferrovie del Regno, approvato con Regio decreto 1° luglio 1911;

Visto il regolamento per i trasporti militari sulle linee di navigazione esercitate dallo Stato, approvato con Regio decreto 27 novembre 1910, n. 953;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 19 aprile 1923, n. 92.

In virtù della delegazione dei poteri conferiti al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Ritenuto che per i trasporti della Milizia per la sicurezza nazionale, allorchè deve dislocarsi per la esplicazione del còmpito affidatole, debbono essere adottati i prezzi della tariffa militare;

Sulla proposta del Nostro ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con i Ministri segretari di Stato per gli affari dell'interno, per la guerra, per la marina e per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le riduzioni di tariffa vigenti per i trasporti militari sulle ferrovie del Regno e sulle linee di navigazione marittima e lacuale sono estese alla « Milizia volontaria per la sicurezza nazionale » per i trasporti di persone e di cose effettuati per ragioni di servizio.

Le spese di trasporto sono a carico del bilancio del Ministero dell'Interno.

Art. 2.

Agli ufficiali della Milizia per la sicurezza nazionale di grado non inferiore a console sono concesse le riduzioni di tariffa in vigore per gli ufficiali del Regio esercito limitatamente però alla zona nella quale debbono esplicare la loro azione e che sarà specificata nelle norme che verranno emanate per l'applicazione del presente decreto.

A tutti gli altri ufficiali quando viaggiano per motivi di servizio è concesso di valersi degli scontrini modello *B* verde in uso nel R. esercito e da rilasciarsi dai Comandi della milizia a ciò autorizzati.

Art. 3.

Il commissario strordinario per le ferrovie è incaricato di emanare le norme occorrenti per la esecuzione del presente decreto.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 18 marzo 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI - DE STEFANI - DIAZ - CARNAZZA
THAON DI REVEL.

Visto, *Il guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO-LEGGE 19 *aprile* 1923, *n.* 833, *col quale il* 21 *aprile giorno commemorativo della fondazione di Roma, viene dichiarato festivo* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Vista la legge 23 giugno 1874, n. 1968;
Vista la legge 19 giugno 1913, n. 630;
Udito il Consiglio dei Ministri;
Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri, ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della giustizia e degli affari di culto;
Abbiamo decretato e decretiamo:
Il 21 aprile, giorno commemorativo della fondazione di Roma, è destinato alla celebrazione del lavoro ed è considerato festivo, eccetto che per gli uffici giudiziari.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 20 aprile 1923, n. 93.

E' soppressa la festa di fatto del 1° maggio e tutte le pattuizioni intervenute tra industriali ed operai per la giornata di vacanza in tal giorno dovranno essere applicate per il 21 aprile e non per il 1° maggio.

Il presente decreto entra in vigore oggi e sarà presentato al parlamento, per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto munito dal sigillo dello Stato sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 19 aprile 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — OVIGLIO.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

Comunicato

Ai sensi ed agli effetti dell'articolo 234 del Regolamento del personale, si rende noto che con deliberazione in data 12 febbraio 1923, il macchinista T. V. *Tamburini Ernesto* (105248) è stato destituito in base all'art. 188 *a*) *d*) *k*) del Regolamento medesimo perchè « condannato con sentenza 16 aprile 1921 passata in giudicato della Corte di Appello di Lucca a due mesi di detenzione ed a L. 400 di multa, pene condizionalmente condonate, per avere il 3 maggio 1920, nella stazione di Lucca impedito la partenza del treno 2968 ove erano militari, oltraggiando nella circostanza il Capo stazione Catalucci, e perchè a Fornaci di Barga il 20 settembre 1920:

1° nonostante l'opposizione del dirigente, si impossessò di 3 carri di materiale diretti alla Società Metallurgica Italiana e li consegnò alle maestranze della Società stessa;

2° allo scopo di ottenere altra merce giacente e diretta alla Società stessa, fece violenza al dirigente medesimo sig. Cappelli Arrigo, ingiuriandolo e minacciandolo con le parole di « vigliacco, farabutto, spia, domani faremo i conti a quattr'occhi » colpendolo con uno schiaffo e sputandogli ripetutamente in viso.

Ordine generale N. 2.

Ordinamento degli Uffici Compartimentali (Divisioni) e delle Officine del servizio materiale e trazione.

(Vedi ordine generale nn. 6-9 1920).

A partire dal 1° maggio 1923 le due officine di Rimini (locomotive e materiale mobile) costituiranno una sola unità, alla quale verrà preposto un ingegnere del grado non superiore al 4°.

La nuova unità prenderà il nome di « *Officina del materiale rotabile di Rimini* » ed a questo indirizzo dovrà essere diretta tutta la corrispondenza inerente alla gestione delle due officine.

Approvato da S. E. il Commissario straordinario con deliberazione del 18 *aprile* 1923.

Ordine di servizio N. 40.

Attivazione del nuovo Regolamento sui segnali (1922).

Con richiamo all'O. S. 58, 1922 si avverte che il nuovo Regolamento sui segnali (edizione 1922) il quale sostituisce quello edizione 1906 per le linee a scartamento normale, dovrà attivarsi su tutta la Rete alle ore 12 del 16 giugno p. v. eccezione fatta per le linee delle Delegazioni di Trento e di Cagliari e le linee della delegazione di Trieste situate oltre il vecchio confine.

I Compartimenti disporranno che i dirigenti dei vari uffici e reparti si assicurino di tutta urgenza che tutto il personale interessato sia a cognizione delle nuove norme da applicare, e daranno le disposizioni transitorie eventualmente occorrenti.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 4, 8, 9, 10, 11, 15, 16, 17, 32, 36, 37, 42, 45, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57 e 58.

Circolare N. 23.

Istruzioni riassuntive inerenti la gestione pubblicità nelle stazioni e fermate della rete.

A maggior chiarimento ed a parziale modificazione della circolare n. 41 inserta nel Bollettino Ufficiale del 6 ottobre 1921,

della circolare n. 31 inserta nel Bollettino Ufficiale del 3 agosto 1922 e della circolare n. 48 inserta nel Bollettino Ufficiale del 2 novembre 1922, si riassumono colla presente tutte le disposizioni inerenti alla gestione pubblicità nelle stazioni e fermate della rete, nonchè ai rapporti dei Capi stazione e dei Capi fermata colla Concessionaria Agenzia Italiana di Pubblicità ed il personale da questa dipendente, in ordine alla gestione stessa:

1° L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ha concesso alla Ditta Agenzia Italiana di Pubblicità — Via Cappellari, 7, Milano — l'esclusivo esercizio della pubblicità nelle stazioni e fermate della rete, per un novennio, a far tempo dal 1° ottobre 1921.

2° E' oggetto della concessione la facoltà di affiggere e di esporre annunzi riflettenti l'industria, il commercio, le arti e professioni e quanto può, in genere, essere materia di pubblicità sulle facciate dei F. V. e dei fabbricati accessori di stazione, sia nei piazzali interni (verso i binari) che nei piazzali esterni (verso città), nelle sale di aspetto, nei corridoi, negli atri, nelle biglietterie e simili.

Potrà anche essere oggetto della concessione l'affissione di annunzi sui prospetti di cavalcavia, dei viadotti e dei muri di cinta o di sostegno compresi nell'ambito delle stazioni, nonchè la esecuzione di impianti di pubblicità luminosa, subordinatamente però a speciale assenso del Capo del rispettivo Compartimento, da notificarsi di volta in volta ai Capi stazione ed ai Capi fermata per il tramite del Servizio Movimento e Traffico — Ufficio III.

3° Sono esclusi dalla pubblicità, salvo speciali accordi, l'interno dei locali adibiti ad uso di caffè ristoratore, rivendita privative e giornali, nonchè i fabbricati o parte di essi che per architettura speciale l'Amministrazione ritenesse, a suo insindacabile giudizio ed in qualunque tempo, di escludere dalla concessione.

4° E' in facoltà dell'Amministrazione F. S. di affiggere ed esporre avvisi, orari, manifesti, cartelli illustrati, fotografie ed in genere pubblicazioni riguardanti il servizio ferroviario ancorchè d'interesse di altre Amministrazioni ferroviarie estere e nazionali e di navigazione marittima e lacuale, con le quali esi-

stano servizi cumulativi o di corrispondenza ed accordi speciali, nonchè dell'Ente Nazionale delle Industrie Turistiche, in conformità delle disposizioni emanate con la circolare n. 55-1922 (Bollettino Ufficiale n. 51 del 1922).

5° L'Amministrazione ferroviaria non risponde della pubblicità che eventualmente venisse fatta abusivamente da parte dei terzi o dal proprio personale nei fabbricati riservati alla pubblicità che è oggetto della concessione.

I Capi stazione ed i Capi fermata dovranno però invigilare, sulla scorta del mod. S. 20 (registro degli impegni contrattuali per concessioni di pubblicità), la tutela dei diritti di esclusività conferiti alla Concessionaria.

6° E' vietato alla Ditta Concessionaria di eseguire affissioni che, comunque, siano contrarie alla decenza, al buon costume ed all'ordine pubblico.

E' in facoltà dell'Amministrazione ferroviaria di ordinare la immediata rimozione dei cartelli o manifesti che, a suo insindacabile giudizio, fossero stati affissi ed esposti in violazione del precedente capoverso ed, occorrendo, potrà anche provvedervi a spese della Concessionaria.

Quanto precede è rimesso alla competenza del Servizio movimento e traffico, Ufficio III dietro segnalazione dei Capi stazione e Capi fermata della rete.

7° La Ditta Concessionaria avrà facoltà di servirsi, per la pubblicità, dei quadri, delle cornici e dei listelli esistenti nelle stazioni della rete, ad eccezione di quelli destinati alla pubblicità interessante il servizio ferroviario, ecc. di cui al punto 4°. La Ditta dovrà provvedere, a sue spese, alle riparazioni necessarie dei detti oggetti ed alla loro manutenzione.

8° Nel caso di restauri, modifiche, ampliamenti e ripulitura di stazioni, fermate e manufatti, la Ditta sarà obbligata di rimuovere a proprie spese, nel termine che le sarà prefisso direttamente dai dirigenti le stazioni e fermate, in tutto o in parte i cartelli affissi ed esposti.

Ove la Ditta non si uniformi a tale richiesta, i Capi stazione ed i Capi fermata restano facoltizzati a provvedere, a spese della Ditta stessa, alla rimozione dei cartelli fino al ritiro di essi da parte della Ditta.

Il materiale di pubblicità, tolto d'opera in conseguenza degli accennati lavori, dovrà, se richiesto dalla Ditta, essere custodito a cura delle stazioni e fermate.

Quando, dopo ultimati i lavori, il Capo stazione od il Capo fermata ritengano che possa ripristinarsi la pubblicità sospesa ne daranno per iscritto partecipazione alla Ditta.

9° La Ditta Concessionaria deve provvedere all'invio dei cartelli ai luoghi d'affissione a mezzo di regolari spedizioni, in applicazione delle vigenti Tariffe e Condizioni di trasporto, come pure dovrà provvedere a sue spese alla corrispondenza postale con le stazioni e fermate della Rete. I dirigenti di queste, alla lor volta, sono autorizzati, per i rapporti di corrispondenza colla Concessionaria aventi carattere d'urgenza, a servisi di corrispondenza postale, il cui importo sarà compreso fra le piccole spese.

10° La Ditta Concessionaria dovrà, sotto la sorveglianza dei Capi stazione e Capi fermate, provvedere con personale proprio e con mezzi propri sia alla messa in opera che alla rimozione dei cartelli.

I Capi stazione e Capi fermata sono tenuti a controfirmare, a prova delle singole avvenute affissioni, il tagliando *B* dell'apposito mod. *S.* 19 che di volta in volta verrà loro esibito dagli affissori della Concessionaria.

L'affissione dei cartelli o manifesti dovrà essere fatta a perfetta regola d'arte.

Se, a causa delle affissioni eseguite dalla Concessionaria, rimanga danneggiata la proprietà ferroviaria, la Ditta sarà tenuta alla riduzione in pristino od a rimborsare le F. S. della spesa sostenuta per provvedervi direttamente.

I cartelli debbono essere disposti con rispetto all'estetica e mantenuti in buono stato di conservazione. Qualora la Ditta non provveda alla sostituzione di quelli deteriorati, i Capi stazione ed i Capi fermata avranno facoltà, previo semplice preavviso di 10 giorni, di rimuoverli, addebitandone le spese alla Concessionaria.

Salvo speciale consenso scritto da parte dell'Amministrazione (Servizio Movimento e Traffico — Ufficio III) la Ditta non potrà affiggere ed esporre cartelli che superino le dimensioni di cm. 100 × 140.

I manifesti da esporsi all'esterno dovranno essere formati

con materiale resistente alle intemperie. Sono perciò esclusi quelli in carta o cartone, anche se montati su tela.

11° Il personale adibito dalla Ditta all'affissione, rimozione e manutenzione del materiale di pubblicità dovrà essere di pieno gradimento dell'Amministrazione ferroviaria.

Esso dovrà essere fornito, a cura della Concessionaria, di mezzi di riconoscimento, ed attenersi alle disposizioni dei dirigenti il servizio ferroviario.

A richiesta dell'Amministrazione, la Ditta Concessionaria dovrà provvedere all'immediato licenziamento di quelli dei propri agenti che non fossero più di gradimento dell'Amministrazione stessa.

12° I Capi stazione ed i Capi fermata sono interessati a favorire, per quanto è possibile, il personale della Concessionaria, mettendo a loro disposizione, ove occorra, la scala a piuoli eventualmente esistente in dotazione d'inventario presso le stazioni e fermate stesse.

13° I Capi stazione ed i Capi fermata debbono registrare, secondo i dati forniti dal tagliando *A* dell'apposito modulo *S* 19, che tratterranno in atti nel relativo carteggio, l'impegno assunto dalla Concessionaria nell'elenco della pubblicità (mod. *S* 20) di cui è dotata ogni stazione e fermata: *modulo che deve essere assolutamente tenuto al corrente.*

14° I Capi stazione ed i Capi fermata riferiranno, nei riguardi di qualsiasi eventuale infrazione alle disposizioni con la presente notificate, direttamente al Servizio Movimento e Traffico — Ufficio III, il quale, a sua volta, provvederà alle opportune verifiche ed accertamenti del caso.

15° Ogni incombenza relativa alla gestione pubblicità è affidata ai Capi stazione ed ai Capi fermata, i quali possono, sotto la loro diretta responsabilità, darne preciso incarico ai loro dipendenti.

Si invitano però i Capi stazione e Capi fermata ad esercitare personalmente oculata vigilanza perchè nell'interesse dell'Amministrazione ferroviaria e della Concessionaria, le norme che precedono, siano rigidamente applicate.

Circolare N. 24.

1ª Appendice all'Elenco delle Ditte proprietarie di carri privati inscritti nel parco F. S. (edizione 1922).

In relazione alla circolare n. 27-1922 si rende noto alle stazioni della rete e agli uffici che ebbero in distribuzione l'Elenco Alfabetico delle Ditte proprietarie di carri inscritti nel parco veicoli F. S. al 28 febbraio 1922 che detto Elenco è da aggiornarsi al 31 marzo 1923 delle seguenti nuove Ditte, alle quali vennero riservati i numeri di servizio a fianco indicati:

DITTE PROPRIETARIE	INDIRIZZO	Numeri di servizio riservati ai carri delle Ditte	
		da	a
Bagnara Attilio, Società Anonima Industriale	Sestri Ponente	904200	904499
Bellini C. & **Grassi** A.	Milano – Via Monforte 15	907200	907499
Brill (Fabbrica Italiana Prodotti)	Milano – Via Agostino Bertani 14	916200	916499
Linoleum (Società del)	Milano — Via Felice Cavallotti 13	956000	956199
Marzilli Francesco	Barletta	912200	912499
Scoffone Enrico & C., Cantine, Dal Verme	Milano – Foro Bonaparte	999800	999999
Speziali Pietro	S. Eufemia della Fonte (Brescia)	998500	998799

Sono poi da cancellarsi le seguenti Ditte le quali non hanno più carri inscritti nel parco F. S.

LAURIA Andrea e Filippo — Genova, Piazza S. Siro, 4.

CATTANEO Salvatore — Como.

Parte II — N. 17 - 26 aprile 1923.

Orsi Franco — Milano, Corso Cristoforo Colombo, 10.

L'indirizzo della Ditta Stabilimenti di Rumianca - Ing. A Vitale - Rumianca (Novara), è da rettificarsi come segue:

Stabilimenti di Rumianca - Torino - Alfieri, 15.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 18, 19, 20, 21, 22, 40, 41, 42, 43, 44 e 45.

Il Direttore Generale

Alzona.

Sentenza

Trasporto di bestiame grosso vivo - Presunzione a favore del vettore in caso di perdita o di avaria - Prova della colpa.

L'Amministrazione delle Ferrovie non è tenuta al risarcimento dei danni per perdita o avaria del bestiame grosso vivo ad essa affidato per il trasporto, a meno che non sia provata la colpa.

Lo speditore ha l'obbligo di accertarsi, che il carro messo a sua disposizione per il trasporto abbia la solidità necessaria, e di provvedere ad assicurare gli animali con corde, catene o simili, facendoli scortare da un custode.

CORTE DI CASSAZIONE DI ROMA. — 5 gennaio — 1° febbraio 1923. — *Pres.* Mortara — *Est.* Morgigni de Manthoné — Montecchiesi c. Ferrovie dello Stato.

Omissis

ha concluso per il rigetto del ricorso.

Ritenuto che: *Alfredo Montecchiesi,* assumendo che nel settembre 1919, durante il trasporto di 8 buoi, speditigli da Asti a Roma, stazione di Trastevere, in carro completo e chiuso a piccola velocità, uno di essi, per la rottura di una parete, cadde sul binario, rimanendo travolto dal passaggio del treno, citò la Amministrazione delle ferrovie dello Stato dinanzi al Tribunale civile di questa città, richiedendone la condanna a pagargli lire 3800, valore del suddetto animale.

Che l'adito collegio, convintosi della colpa dell'Amministrazione, per non aver fornito un mezzo idoneo di trasporto, accolse la istanza la quale fu invece respinta dalla Corte di Appello, che escluse qualunque responsabilità dell'Amministrazione mede-

sima, dichiarando di competere al Montechiesi solamente il prezzo ricavato dalla vendita del bue morto, in lire 465.

Che il Montechiesi ha prodotto ricorso per lo annullamento di codesta decisione e la intimata resiste.

Considerato che la regola generale dell'art. 400, codice di commercio secondo cui essendo fondata sulla presunzione della colpa del vettore, questi è responsabile della perdita, o dell'avaria, delle cose affidategli per il trasporto dal momento della consegna a quello della riconsegna al destinatario, se non prova che la perdita, o l'avaria, è derivata da caso fortuito, o da forza maggiore, da vizio delle cose stesse, o dalla loro natura, da fatto del mittente, o del destinatario, fu limitata, con il successivo articolo 401, se trattisi del trasporto di animali, essendo ritenuto conforme a ragione che possa aver vigore in questo caso la presunzione contraria, cioè che la perdita, o l'avaria, sia da attribuire a vizio degli animali e alla loro natura, e al fatto del mittente, o del destinatario, e non a colpa delle Amministrazioni delle strade ferrate; queste sono perciò autorizzate a stabilire siffatta presunzione, con la conseguenza che l'onere della prova incomba allo speditore, o al destinatario, quando essi adducono la colpa del vettore.

Questa norma fu più particolarmente ripetuta nelle tariffe ferroviarie, approvate con la legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3ª, disponendovi, con gli articoli 103 e 130, che il trasporto degli animali viventi è eseguito a rischio dello speditore, e quindi l'Amministrazione non può essere ritenuta responsabile dei danni, se la perdita, o l'avaria sia conseguenza dei rischi particolari al loro trasporto, eccetto il caso che sia provata la sua colpa.

Analoga disposizione, con precisione anche maggiore., è dettata nell'art. 53, delle nuove condizioni per i trasporti ferroviari approvato con R. D. 12 novembre 1921, n. 1585.

Il ricorrente, adagiandosi sul vecchio e fallace aforisma « posto hoc, ergo propter hoc », basa la colpa dell'Amministrazione sul fatto che, essendosi rotta una parete del carro, se ne debba dedurre che essa non fornì un mezzo idoneo al trasporto dei buoi, onde, per questa sua colpa, sia responsabile della caduta dell'animale, e della sua morte.

A prescindere che il bue non perì a causa della caduta dal vagone, ma per il caso fortuito del passaggio di un altro treno che lo investì, trattasi, evidentemente, del rischio particolare che assume il mittente nella spedizione di animali, rischio che, certamente, è più spiccato nel trasporto di parecchi buoi, i quali rinchiusi nel limitatissimo spazio del carro, tendono, per loro natura ed istinto a liberarsi.

Lo speditore non può pretendere che, con la materiale collocazione degli animali nel carro, sia adempiuta ogni cautela, a lui incombente, e quindi della possibile avaria, o perdita durante il tragitto, debba essere tenuta responsabile sempre l'Amministrazione delle Ferrovie.

A lui, invece, appunto per il suddetto rischio, e per la natura degli animali, incombe, senza dubbio, il dovere di adottare tutte le garanzie, necessarie perchè il trasporto avvenga con la possibile maggiore sicurezza.

Deve perciò accertarsi se il carro presenti la solidità occorrevole in proposito, rifiutandolo nel caso opposto, assicurare il bestiame con corde, catene e simili; farlo scortare da un suo incaricato, se lo crede opportuno, come a lui è data facoltà.

Cotesti obblighi e cautele sono infatti, stabiliti e suggeriti con gli articoli 80, 85, 106, 107, delle succitate tariffe. Non ha valore lo invocare l'articolo 390 del Regolamento del Servizio Ferroviario, secondo cui gli agenti devono prima esaminare accuratamente lo stato dei vagoni messi a disposizione degli speditori, imperochè questa norma non dà vita a un obbligo impegnativo del vettore, costituendo viceversa, una misura di ordine interno della pubblica amministrazione, la quale a prescindere che per il suo carattere tecnico e discrezionale non può essere suscettibile di sindacato per parte dell'autorità giudiziaria, non esime lo speditore dal praticare ciò che la legge gli prescrive, essendo egli responsabile delle operazioni del carico, e dovendo soggiacere al rischio, proprio del trasporto degli animali, in quanto essa è diretta a ottenere la esatta attuazione del servizio, nell'interesse dell'Amministrazione medesima, onde ridurre al minimo l'eventualità di rifiuto dei carri da parte degli speditori, per il cattivo loro stato di manutenzione.

Codesto scopo è nettamente indicato nell'art. 2 dell'ordine di servizio n. 361 del 1913, con cui venne sostituita la disposizione compresa nel suddetto art. 390 del Regolamento.

Parimenti il ricorso non trova fondamento nell'art. 86 delle tariffe, per cui il carico è eseguito con la sorveglianza degli agenti ferroviari, giacchè pure questa norma mira a tutelare gli interessi dell'Amministrazione medesima negli obblighi e nelle cautele dello speditore, per liberarlo dalla responsabilità che secondo le contingenze dei singoli casi sta a carico di essi.

Per questi motivi: la Corte rigetta, ecc.

ANNO XVI – N. 18 3 MAGGIO 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

—

Parte prima — Leggi e decreti:

Parte seconda — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

Parte quarta — Giurisprudenza ferroviaria:

(5601) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra

REGIO DECRETO 18 *marzo* 1923, *n.* 845, *che sopprime l'Ente autonomo per lo sviluppo marittimo e industriale di Roma* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù della delegazione dei poteri conferiti al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Visto il decreto luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 304 convertito nella legge 24 marzo 1921, n. 441;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto coi ministri dell'interno, delle finanze e dell'industria e commercio;

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

Art. 1.

Sono revocati i compiti attribuiti all'Ente autonomo per lo sviluppo marittimo e industriale di Roma, di cui alle lettere *a*), *b*) ed *f*) dell'art. 2 del decreto luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 304, convertito nella legge 24 marzo 1921, n. 441.

Art. 2.

E' revocato il contributo dello Stato per la zona industriale da Roma al mare di cui al n. 4 della lettera *n*) dell'art. 18 del citato decreto, salvo per la parte già erogata.

Art. 3.

E' fatto obbligo all'Ente autonomo di presentare entro il 30 giugno 1923 una Società regolarmente costituita, per la assunzione della concessione della ferrovia Roma-Ostia Nuova.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 24 aprile 1923, n. 96.

Colla presentazione della predetta Società s'intenderà senz'altro soppresso l'Ente autonomo.

Con successivo decreto si provvederà a regolare la liquidazione dei rapporti dell'Ente autonomo con lo Stato e con gli altri Enti interessati particolarmente per quanto riguarda i compiti di cui alle lettere *c*) ed *e*) del ripetuto art. 2 del decreto istitutivo dell'Ente autonomo.

Art. 4.

Il contributo del 60 % per la costruzione della ferrovia Roma-Ostia Nuova verrà corrisposto per la parte dei lavori eseguiti dal 1° gennaio 1922 mediante sovvenzione annua, per il periodo di anni 20, comprendente l'ammortamento della somma corrispondente al contributo medesimo e relativi interessi al 6,50 %.

Tale sovvenzione potrà essere corrisposta per quote durante la costruzione in base a regolari certificati di avanzamento da rilasciarsi per periodi non inferiori a tre mesi, con decorrenza dalla data dei certificati stessi.

Sarà peraltro in facoltà dell'Amministrazione di trattenere sull'importo dei singoli certificati un decimo di garanzia sino alla liquidazione finale, che verrà fatta a lavori ultimati, dopo regolare visita di ricognizione della linea.

Le quote di sovvenzione, come sopra determinate, potranno essere vincolate a garanzia di operazioni finanziarie a norma dell'articolo 37 del testo unico delle disposizioni di legge approvato con R. decreto 9 maggio 1912, n. 1447.

Con decreto del Ministro delle finanze saranno introdotte le necessarie variazioni nel bilancio del Ministro dei lavori pubblici per la imputazione delle spese di cui ai precedenti comma.

Art. 5.

Aperta all'esercizio la ferrovia Roma-Ostia Nuova, la somma di lire trentamilioni, con i relativi interessi 3 % risultanti dal conto corrente istituito presso il tesoro con l'Ente autonomo per lo sviluppo marittimo e industriale di Roma, diminuita delle quote che potessero essere devolute a favore dello Stato o scom-

puto della somma stessa in dipendenza della liquidazione di cui all'ultimo comma del precedente art. 3, sarà trasformata in 35 annualità eguali posticipate, al predetto tasso del 3 %, giusta la convenzione stipulata con l'Ente medesimo il 5 febbraio 1920, in base al decreto-legge 22 gennaio 1920, n. 52, ed approvata col R. decreto n. 122 in data 8 febbraio 1920.

La prima di tali annualità dovrà essere pagata dal concessionario della ferrovia, un anno dopo l'apertura all'esercizio della linea, e le altre annualità alla medesima scadenza negli anni successivi.

Art. 6.

Restano in vigore le disposizioni del decreto luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 304, che non siano incompatibili con quanto è stabilito nel presente decreto.

Art. 7.

Il presente decreto entrerà in vigore nello stesso giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 18 marzo 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — DE STEFANI — TEOFILO ROSSI — CARNAZZA.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

Regio decreto 18 *marzo* **1923,** *n.* **856** *che sopprime l'« Ente Portuale Oneglia-Porto Maurizio ».* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

In virtù della delegazione dei poteri conferiti al Governo dalla legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Visto il decreto Reale 30 novembre 1919, n. 2462, col quale fu istituito con sede in Porto Maurizio un Ente autonomo con la denominazione di « Ente portuale di Oneglia e Porto Maurizio » per la costruzione e l'esercizio delle opere di quei porti;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro segretario di Stato dei lavori pubblici di concerto con quello delle finanze e della marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' soppresso l'Ente autonomo denominato « Ente portuale di Oneglia e Porto Maurizio ».

Art. 2.

Il Nostro Ministro segretario di Stato per i lavori pubblici è incaricato di provvedere per tutto quanto concerne la liquidazione della gestione dell'Ente anche nei riguardi dei terzi.

Il presente decreto avrà vigore dal giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 27 aprile 1923, n. 99.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 18 marzo 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE STEFANI — THAON DI REVEL.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 18 *marzo* 1923, *n.* 857, *che sopprime l'Ente industriale marittimo genovese* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù della delegazione dei poteri conferiti al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Visto il decreto Luogotenenziale 24 aprile 1919, n. 668, col quale fu istituito un Ente autonomo con la denominazione « Ente industriale e marittimo genovese » per la costruzione e l'esercizio del porto e della zona industriale dal Polcevera a Voltri;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con quelli delle finanze e della marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 27 aprile 1923, n. 99.

Art. 1.

E' soppresso l'Ente industriale marittimo genovese per la costruzione e l'esercizio delle opere del porto e della zona industriale dal Polcevera a Voltri.

Art. 2.

Il Nostro ministro Segretario di Stato per il lavori pubblici è incaricato di provvedere per tutto quanto concerne la liquidazione della gestione dell'Ente anche nei riguardi dei terzi.

Il presente decreto avrà vigore dal giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 18 marzo 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE STEFANI — THAON DI REVEL.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 5 *aprile* 1923, *n.* 853, *contenente nuove disposizioni circa la corresponsione delle indennità di caro-viveri* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, mi-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 25 aprile 1923, n. 98.

nistro segretario di Stato per l'interno, ed interim per gli affari esteri, e del ministro segretario di Stato per le finanze;

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

Art. 1.

Le indennità mensili, stabilite col 1° comma dell'art. 1 del D. L. 14 settembre 1918, n. 1314 e col primo comma dell'art. 1 del Nostro decreto 20 luglio 1919, n. 1232 e relative loro modificazioni ed estensioni, sono conservate nella misura di L. 100 ciascuna soltanto per coloro che hanno coniuge oppure uno ó più figli; per tutti gli altri sono ridotte a L. 65 ciascuna.

Art. 2.

L'indennità supplettiva di L. 0,85 giornaliere, di cui all'articolo 3 del D. L. 14 settembre 1918, n. 1314, e relative modificazioni ed estensioni è conservata unicamente ai coniugati per ogni figlio in più di tre e ai non coniugati per ogni figlio in più di quattro.

L'indennità suppletiva, di cui all'art. 2 del Nostro decreto-legge 3 giugno 1920, n. 737, è conservata, pure in ragione di L. 0.85 giornaliere, unicamente per ogni figlio e per il coniuge.

Agli effetti del presente e del precedente articolo non si tiene conto dei figli che abbiano raggiunto il 18° anno di età, nè del coniuge che sia legalmente separato, o dichiarato assente con sentenza passata in giudicato, oppure provvisto, a titolo proprio, dell'indenità, di cui all'art. 1 del presente decreto o di quella stabilita dal D. L. 9 marzo 1919, n. 338.

Art. 3.

L'indennità suppletiva, di cui al precedente art. 2, non compete al personale femminile coniugato, salvo che il marito sia dichiarato assente con sentenza passata in giudicato, oppure sia

permanentemente inabile al lavoro e sprovvisto di risorse, per provvedere al mantenimento proprio e della famiglia.

Quando, per il precedente comma, non compete l'indennità suppletiva, di cui all'art. 2, le indennità stabilite con l'art. 1 spettano al personale femminile nella misura ridotta di L. 65 ciascuna.

Art. 4.

L'importo complessivo delle indennità, risultante dall'applicazione degli articoli precedenti, nonchè dell'articolo 1 del Nostro decreto-legge 3 giugno 1920, n. 737, e relative estensioni e modificazioni, non può eccedere il doppio dello stipendio o della retribuzione o del salario, di cui l'avente diritto è provvisto, ivi compreso l'assegno temporaneo mensile, che eventualmente competa in base all'articolo 1 del Nostro decreto 28 gennaio 1923, n. 127.

Per i personali, ai quali è applicabile il Nostro decreto 20 luglio 1919, n. 1232, il limite massimo non può superare il triplo dello stipendio o degli altri assegni sopracitati.

La limitazione sopra stabilita non si applica ai volontari ed agli alunni, i quali ricoprano posti di ruolo, con diritto alle indennità contemplate nel presente decreto.

Le indennità sono conservate nei casi di aspettativa per motivi di salute; sono ridotte, nella stessa proporzione della riduzione dello stipendio, durante la disponibilità, e sono sospese in tutti gli altri casi di sospensione o riduzione dello stipendio o della retribuzione o del salario.

Art. 5.

Nel caso di cumulo di impieghi presso l'Amministrazione dello Stato ed uno o più Enti pubblici locali, la quota di indennità a carico del bilancio dell'Amministrazione statale è stabilita nei modi indicati nell'articolo 7 del D. L. 5 gennaio 1919, n. 18, ma ripartendo il solo importo complessivo dell'indennità, quale risulta dall'applicazione dei precedenti articoli 1, 2 e 3, nonchè dell'art. 1 del Nostro decreto 3 giugno 1920, n. 737, e

relative estensioni e modificazioni, e ciò anche se l'indennità mensile, autorizzata dall'Ente o dagli Enti pubblici locali, sia maggiore.

Art. 6.

Le disposizioni del presente decreto sono applicabili al personale appartenente all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

A tale effetto, alle indicazioni dell'art. 1 e dell'art. 2 dle Nostro decreto 3 giugno 1920, n. 737, contenute nel presente decreto, debbono intendersi rispettivamente sostituite quelle del comma 1° e del comma 2° dell'art. 1 della legge 23 settembre 1920, n. 1271.

Art. 7.

Le indennità di caro-viveri, stabilite per il personale salariato con l'art. 1 del decreto del ministro del tesoro in data 14 ottobre 1918, n. 14305, e con l'art. 1 del Nostro decreto 4 settembre 1919, n. 1738, sono conservate nella misura di cui alle lettere *b*) degli articoli stessi, nei soli casi, nei quali, per l'art. 1 del presente decreto, e tenuto conto delle restrizioni contenute ni successivi articoli 2 e 3, le indennità sono stabilite nella misura di L. 100 mensili; altrimenti sono ridotte alla misura di cui alle lettere *a*) degli articoli medesimi.

Le quote supplettive, di cui all'art. 2 del decreto ministeriale suindicato, sono conservate nella misura fissata dell'articolo stesso, ma concesse nei soli casi e per le sole persone indicate negli articoli 2 (1° e 3° comma) e 3 del presente decreto.

Art. 8.

Rimangono fermi:

a) il disposto dell'ultimo comma dell'art. 3 della legge 7 aprile 1921, n. 368, relativo alla soppressione della parte di indennità, compenetrata negli stipendi del personale dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, a mente della lettera *d*) dell'articolo stesso;

b) le limitazioni contenute nei decreti citati nel 1° comma del precedente art. 7;

c) tutte le disposizioni dalle quali derivi un trattamento di caroviveri inferiore a quello risultante dall'applicazione del presente decreto.

Art. 9.

La disposizione, di cui all'art. 1 del nostro decreto-legge 1° settembre 1920, n. 1265, cessa di avere effetto per la parte riguardante il personale assunto in servizio con retribuzione a cottimo, in applicazione del Nostro decreto-legge 11 novembre 1919, n. 2313.

Art. 10.

I reclami di qualunque natura ai quali può dar luogo l'applicazione del presente decreto, sono decisi dal Ministro delle finanze, nei modi ed agli effetti stabiliti dall'art. 12 D. L. 10 febbraio 1918, n. 107, sentita la Commissione istituita dall'articolo stesso.

Art. 11.

Sono abrogate tutte le disposizioni contrarie a quelle contenute nel presente decreto, il quale ha vigore dal 1° luglio 1923.

La concessione delle indennità temporanee mensili autorizzata dalle disposizioni precedentemente emante è progata, con le modificazioni derivanti dal presente decreto, fino a tutto giugno 1924.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 5 aprile 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — DE STEFANI.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

CIRCOLARE 25 aprile 1923, *di S. E. il Commissario straordinario per l'applicazione del R. D. 22 marzo 1923, n. 730, recante norme per la concessione di carte di libera circolazione, di biglietti gratuiti, ecc.*

Visto il R. decreto 22 marzo 1923, n. 730, pubblicato nel Bollettino Ufficiale n. 16 del 19 corrente, per dar modo nel tempo strettamente necessario di apprestare e completare il lavoro per l'applicazione del Decreto stesso, e con riserva di emanare le Norme di cui all'art. 21, dispongo che dal ricevimento della presente si dovranno adottare i seguenti provvedimenti:

1° — Carte di libera circolazione e biglietti a libretto serie *As*.

Tutte le carte di libera circolazione decennali e annuali (Serie *A, Al* e *At*) e i biglietti a libretto serie *As* in possesso del personale in attività di servizio e a riposo dovranno essere tenute valide fino al ritiro o alle singole sostituzioni, ciò che verrà stabilito con successive disposizioni, le quali determineranno anche le modalità per il pagamento dei diritti fissi annui dovuti dai funzionari a riposo, e di cui all'art. 6 del R. decreto succitato.

Tutte le altre carte rilasciate a funzionari di altre Amministrazioni o ad estranei dovranno essere subito ritirate, fatta eccezione per quelle derivanti da convenzioni di scambio o contratti.

2° — Biglietti di servizio.

a) I biglietti di servizio (serie *Bs*) di cui all'art. 7, punto 1°, lettera *a*), potranno essere emessi con le modalità seguite finora.

b) I biglietti serie *Ao* per alloggio saranno tenuti validi fino al 30 giugno 1923. Nel frattempo i Comitati di Esercizio Compartimentali dovranno esaminare e stabilire se, e in quali limiti, le concessioni stesse, a mente dell'art. 7, punto 1°, lettera *b*),

del detto R. decreto, potranno essere mantenute. Fino alla data suddetta potranno altresì essere rilasciati i biglietti serie *Bs* ammessi con la circolare N. A. G. 7180/B del 21 aprile 1922.

Nessuna nuova concessione potrà, d'ora innanzi, essere accordata per motivi di alloggio, che non trovi riscontro nella sopra citata disposizione del R. decreto;

c) I biglietti per trasloco e cambiamento di residenza e per collocamento a riposo potranno essere rilasciati per le sole persone indicate nel punto 2° dell'art. 7 con le modalità stabilite dalle Norme finora in vigore.

Per quanto riguarda le concessioni per cure speciali e provvista di derrate alimentari, i Comitati di Esercizio Compartimentali provvederanno per la più sollecita applicazione delle disposizioni di cui alle lettere *b*) e *c*) del punto 2° dell'art. 7.

I biglietti serie A° per motivi di istruzione scolastica potranno essere tenuti validi fino al 31 luglio 1923; quelli per istruzione professionale dovranno essere subito ritirati.

d) La disposizione di cui al punto 3° dell'art. 7 deve avere immediata applicazione.

I biglietti per un solo viaggio da rilasciarsi in base all'art. 7 dovranno essere della serie *Bs* (servizio).

3° — **Biglietti per un solo viaggio.**

I biglietti per un solo viaggio serie *B* e *C* e relativi buoni bagaglio già rilasciati in conto concessioni degli anni 1922 e 1923 avranno validità fino a naturale scadenza.

Potranno essere ancora soddisfatte con le modalità stabilite dalle Norme finora vigenti le richieste di biglietti serie *B* e *C* e di buoni di bagaglio riguardanti concessioni in conto dell'anno 1923 ammesse dal vecchio Regolamento per il personale in attività di servizio di qualunque categoria e di quello a riposo e famiglie, in quanto tali richieste portino la data anteriore al 12 aprile 1923.

Conformi disposizioni debbono applicarsi nei riguardi del personale di cui all'art. 10.

Le concessioni a titolo di scambio potranno essere continuate per tutto il corrente anno, con le Norme e le validità stabilite dai relativi accordi.

4° — Classe dei biglietti.

Restano per ora invariate le disposizioni fin qui in vigore.

5° — Viaggi delle famiglie degli onorevoli Senatori e Deputati.

In attesa di speciali Norme per l'uso dei biglietti serie *Bo* e relativi buoni bagaglio e per l'istituzione della tessera di riconoscimento di cui all'art. 12, debbono applicarsi fino ai 10 giugno 1923 le disposizioni finora vigenti.

6° — Diritti fissi sui biglietti gratuiti serie *B* e *B*°.

Dal ricevimento della presente dovranno essere date disposizioni per l'esazione da parte delle stazioni e agenzie dei diritti fissi stabiliti dagli articoli 9 e 12 del suindicato R. decreto.

Tali diritti fissi nei riguardi dei biglietti serie *B* dovranno essere applicati anche per le concessioni del 1922.

7° — Trasporti gratuiti di masserizie e salme.

Fino a nuova disposizione potranno essere concessi trasporti gratuiti nei casi previsti alle lettere *a*), *b*), *c*) ed *f*) del paragrafo 65 delle Norme di applicazione del vecchio Regolamento e con le modalità indicate dalle Norme stesse. Tali trasporti potranno essere ammessi per le sole masserizie di proprietà e d'uso dell'agente, moglie e figli minorenni.

Del pari potranno essere continuate le concessioni del trasporto gratuito di salme di agenti morti in attività di servizio, nonchè della moglie e dei figli minorenni di agenti in servizio.

8° — Concessioni di viaggio per contratto.

Le concessioni di carte di libera circolazione e di biglietti per un solo viaggio stabilite da contratti dovranno essere mantenute fino alla scadenza indicata nei contratti stessi.

Nessuna concessione del genere potrà essere ulteriormente prevista nei nuovi contratti.

9° — Concessioni ad agenti doganali.

Poichè il detto R. decreto non ammette la concessione del biglietto gratuito a favore del personale delle dogane, già previ-

sta dal punto 3° della tabella *C* annessa alla legge 9 luglio 1908, n. 406, non potranno essere soddisfatte le domande per tali concessioni portanti la data posteriore all'11 aprile 1923.

10° — **Concessioni per l'uso di compartimenti riservati e di vetture salone.**

Per i biglietti permanenti e per un solo viaggio per l'uso di compartimenti riservati, emessi nel 1923, si dovrà subito provvedere per il ritiro alle persone non aventi diritto.

L'uso delle vetture salone sarà, d'ora innanzi, concesso soltanto nei casi indicati negli articoli 19 e 20 del suindicato R. decreto.

Interesso le Autorità ferroviarie alle quali la presente è diretta a darne la più ampia diffusione al dipendente personale e a curare che le suindicate disposizioni vengano osservate.

Roma, 25 *aprile* 1923.

Il Commissario straordinario
TORRE.

Comunicati

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale si rende noto che con provvedimento in data 6 marzo 1923 il manovratore in prova *Cocco Luigi* — 195757 — è stato licenziato, in base agli art. 189 *a*) e 197 del Regolamento medesimo, perchè « condannato con sentenza 1° aprile 1922 — divenuta definitiva — del Tribunale di Novi Ligure a sei mesi e venti giorni di reclusione quale colpevole di tentato furto di tre mattonelle di carbone e di diciotto metri di tela del valore di L. 100 in danno delle Ferrovie dello Stato, reato commesso nella stazione di Arcquata Scrivia la notte del 28 al 29 agosto 1921 ».

Ai sensi ed agli effetti dell'articolo 234 del Regolamento del personale, si rende noto che, rispettivamente in data 20 e 26 febbraio u. s., il Sig. Direttore Generale ha confermato l'esonero dal servizio, in base all'art. 69 *a*) del Regolamento del personale, degli operai di I classe in prova *Rossi Renato* « 225027 » e *Vezzani Umberto* « 225030 », con decorrenza 1° dicembre 1922.

Circolare N. 25.

Precauzioni da usarsi nell'invio della locomotiva di soccorso e nelle manovre.

Si sono verificati in questi ultimi tempi, con una certa frequenza, urti, dovuti alla eccessiva velocità delle locomotive inviate per soccorso o per prendere la seconda parte del treno precedentemente dimezzato in piena linea.

Necessitando evitare il ripetersi di tali irregolarità le cui conseguenze, quasi sempre gravi, si ripercuotono qualche volta anche

sulle persone, si richiama il personale tutto alla stretta osservanza delle norme vigenti in materia.

La protezione del treno, o della parte di treno fermo in linea, dovrà essere eseguita rispettando rigorosamente le modalità previste dal Regolamento segnali.

I rotabili fermi, specialmente se su linee a forte pendenza, dovranno essere bene assicurati stringendo a fondo tutti i freni disponibili ed applicando delle calzatoie alle ruote di ciascun veicolo, in modo da evitare il pericolo di fuga.

La locomotiva di soccorso, o quella che ritorna per prendere la seconda parte del treno dimezzato, dovrà fermarsi al segnale straordinario esposto a protezione del treno o della parte di treno fermo in linea, segnale che solo dopo l'arresto effettivo della locomotiva potrà essere tolto; dopo di ciò la locomotiva potrà proseguire la marcia procedendo a velocità non superiore a 6 Km. all'ora fino ad arrivare, arrestandosi, ad alcuni metri dal primo rotabile fermo in linea.

Solo dopo tale seconda fermata si provvederà al congiungimento con la massima precauzione sotto la sorveglianza del Capo treno o del dirigente che si trovasse presente.

Pure numerosi sono stati gli svii avvenuti in stazione per intempestive retrocessioni di treni o di colonne in manovra che abbiano forzato i deviatoi di calcio.

Si ricorda a tale uopo che un treno od una colonna in manovra non deve retrocedere se prima non è stato autorizzato dal personale di stazione; se poi la retrocessione dovesse avvenire dopo che il treno o la colonna in manovra ha irregolarmente forzato di calcio uno scambio, il personale di stazione dovrà, prima di ordinare la retrocessione, porre lo scambio in posizione regolare senza di che accadrebbe certamente uno svio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 4, 7, 8, 9, 10, 11, 15, 16, 17, 31, 32, 34, 36, 37, 41, 42, 44 e 45.

Circolare 26.

Radiazione dal parco F. S. di 2 carri serbatoio di proprietà privata.

Per scadenza del termine dell'iscrizione, sono stati radiati dal parco veicoli F. S. ed esportati dal Regno i 2 carri serbatoio Mv 913504 e 913505, di proprietà della Ditta Roberto Metzger e C. di Trieste.

Detti carri debbono essere cancellati a pag. 105 dell'Elenco dei carri di proprietà privata (edizione 1921) e per nessun motivo potranno essere accettati ai transiti, nè ammessi a circolare sulla nostra Rete col trattamento previsto per i carri privati FS, anche se portanti le marche e i numeri suindicati.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 22, 40, 41, 42, 43, 44 e 45.

Circolare N. 27.

Radiazione dal parco F. S. di un carro coperto con botti in legno di proprietà privata.

Il carro coperto con 2 botti in legno Mv.908174, di proprietà della Società Italiana Trasporti Mesmer Blenk di Genova, essendo andato distrutto in uno sviamento avvenuto il 28 maggio 1922, deve considerarsi radiato dal nostro parco veicoli.

Detto carro dovrà quindi essere cancellato a pagina 72 dell'Elenco dei carri di proprietà privata, edizione 1921.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 22, 40, 41, 42, 43, 44 e 45.

Il Direttore Generale
ALZONA.

Circolare N. 6[v]

Veicoli da inoltrare vuoti nelle Officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in Officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nell'elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della rete alle ore 17 del giorno 17 maggio p. v., estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli indicati viene rintracciato, se esso è vuoto la stazione vi applicherà da ambo i lati l'etichetta Mod. M.-263-m di cui l'Ordine di servizio n. 38-1915, scrivendo a mano, nell'apposito spazio il motivo per cui il veicolo viene destinato all'Officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in Officina scortato da Mod. M-130.

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta di cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in Officina, scortandolo con Mod. M-130.

Di massima i veicoli rintracciati in Continente dovranno essere inviati alla più prossima Officina del Materiale rotabile o del Materiale mobile del Continente stesso e quelli rintracciati in Sicilia alla più prossima Officina del Materiale rotabile o del Materiale mobile dell'Isola.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno essere tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno essere tolte queste etichette speciali o

coperte con quelle ordinarie di riparazione, quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

La stazione che etichetta il veicolo, darà notizia dell'invio alle Officine: per i carri, alla propria Delegazione Veicoli ed al Circolo di ripartizione; per le carozze ed i bagagliai, alla Delegazione Veicoli ed al Riparto Circolazione Veicoli.

Ogni negligenza, omissione od erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutti o di parte degli inutili percossi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del pericdo di garanzia.

Elenco dei veicoli da introdursi nelle officine per visita scadenza del periodo di garanzia.

Carrozze.

CR
CIz 44263 — 44360 — 44361 — 44362 — 44363 — 44364 — 44365
44366 — 44367 — 44403 — 44405 — 44549 — 44551.

Bagagliai.

CR
DI 87224 — 87229 — 87235 — 87468 — 87475 — 87481 — 87485
87489 — 87492 — 98691.

Carri.

F 130045 — 130054 — 130059 — 130064 — 130068 — 130687
130694 — 130699 — 130811 — 130868 — 130871 — 130876
130878.
131472 — 131473 — 131474 — 131475 — 131476 — 131477
131478 — 131479.
188489 — 188494 — 188499 — 188600 — 188604.

Ltm 443134 — 443141 — 443147 — 443151 — 443158.

Poz 695030 — 695034 — 695040 — 695234 — 695299 — 695405
695410.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 9, 11, 40, 41, 42 *e* 45.

Il Direttore Generale
ALZONA.

SENTENZA

Sciopero ferroviario - Agente regolarmente assente dal servizio - Invito ad assumere le proprie mansioni - Inosservanza di siffatte disposizioni - Applicabilità delle sanzioni previste dalla legge (art. 56 legge 7 luglio 1907, n. 429.

Il fatto di un agente ferroviario che, trovandosi al momento della proclamazione di uno sciopero in congedo, o temporaneamente esonerato per qualsiasi altra causa dal servizio, non ottemperi all'ordine legalmente impartitogli dal suo superiore gerarchico di riassumere le sue mansioni, rende applicabili nei confronti di lui le sanzioni previste dall'art. 56 *della legge 7 luglio* 1907, *n.* 429.

Ed invero il temporaneo allontanamento di un agente dal servizio per punizione disciplinare non costituisce nè un diritto nè un beneficio per chi ne è colpito e quindi ogni qualvolta l'Amministrazione, che lo ha alle sue dipendenze, ritiene necessario ed utile valersi della sua opera per speciali esigenze momentanee del pubblico servizio, ha sempre facoltà di sospendere la esecuzione del provvedimento disciplinare.

IV SEZIONE DEL CONSIGLIO DI STATO.— Decisione del 10 marzo 1923. *Pres.* Ferrari, *Est.* Giriodi-Vallini contro Ferrovie dello Stato.

Omissis.

Attesochè si assuma col primo mezzo il gravame, che il ricorrente allorchè scoppiò lo sciopero ferroviario del 1° agosto 1922 non si trovava in servizio, essendo in regolare congedo, così che ricorreva nel suo caso l'ipotesi dell'abbandono dell'ufficio previsto dall'art. 56 della legge 7 luglio 1907, n. 429, sull'ordinamento delle Ferrovie esercitate dallo Stato; nè (si soggiunge nel ricorso) può equipararsi l'abbandono dell'ufficio col fatto di non aver rias-

sunto il servizio in seguito allo invito, che al ricorrente era stato fatto dal suo superiore gerarchico, e che egli non ricevette, perchè assente dal suo domicilio in Spezia.

Attesochè tale assunto si rivela privo di fondamento, ove si consideri che per il letterale disposto della anzidetta norma legislativa, e più ancora per lo spirito che la informa, e per gli alti fini di tutela di pubblici servizi, la sanzione stabilita con quell'articolo di legge si estende a tutte indistintivamente le ipotesi, in cui gli addetti di qualsiasi grado o categoria all'esercizio delle Ferrovie dello Stato, o per atto isolato o per atto collettivo, ricusino di prestare l'opera propria o la prestino in modo tale da interrompere o perturbare la continuità e regolarità delle comunicazioni ferroviarie. Devesi pertanto ritenere che rientri perfettamente nella ipotesi contemplata dall'art. 56 il fatto di un agente ferroviario, che trovandosi in congedo, o temporaneamente esonerato, per qualsiasi altra causa, dal servizio, non ottemperi all'ordine, legalmente impartitogli dal suo superiore gerarchico, di riassumere le sue mansioni.

Nella specie il Capo stazione Vallini, allorchè fu proclamato al mattino del 1° agosto 1922 l'ultimo sciopero ferroviario, si trovava non già in congedo, come affermava nel ricorso, ma bensì in stato di sospensione dall'ufficio e dallo stipendio per un provvedimento disciplinare in cui ha precedentemente incorso, sospensione di termine col giorno successivo, cioè col 2 agosto, dalla qual data, come si è dichiarato nella comparsa conclusionale presentata dal suo difensore, il Vallini incominciò a godere di un periodo di congedo straordinario per motivi di salute, recandosi da Spezia, ove prestava servizio in qualità di capo stazione aggiunto, alla vicina città di Lerici per una cura di bagni marini.

Così stando le cose, invano il ricorrente tenta di sfuggire alla sanzione, che lo ha colpito, adducendo di non avere ricevuto la lettera del capostazione titolare di Spezia, che gli comunicava l'ordine superiore, per cui erano temporaneamente sospesi tutti i congedi accordati agli agenti ferroviari, nonchè le assenze per sospensione dall'ufficio, e lo invitava a presentarsi senza indugio con diffida che in caso negativo sarebbe stato considerato scioperante.

Lasciando in disparte tutte le circostanze di fatto, da cui

risulta la assoluta inverosimiglianza, che il sig. Vallini, trovandosi a Lerici a distanza di pochi chilometri dalla sua residenza di ufficio, e dalla sua abitazione in Spezia, ove aveva agio di recarsi quotidianamente, ed ove infatti fu veduto in quei giorni, non abbia avuto notizia dell'ordine, che, in seguito alla proclamazione dello sciopero, sospendeva tutti i congedi nonchè le assenze per sospensione dal servizio, basta considerare, in linea di diritto, che fra i doveri, che sono inerenti al rapporto di pubblico impiego, è sempre compreso, anche se non espressamente sancito da una disposizione di legge o di regolamento, l'obbligo di indicare all'Amministrazione, da cui l'impiegato dipende, il luogo in cui possa, anche durante il congedo o la sospensione dal servizio, fargli giungere, ad ogni occorrenza la comunicazione pronta e sicura degli ordini superiori, analogamente a quanto dispone per gli impiegati civili dello Stato l'art. 27 del Regolamento generale 24 novembre 1908, n. 756.

Ciò posto il ricorrente non potrebbe in ogni caso che imputare a propria colpa, se realmente la lettera del proprio superiore che lo richiamava immediatamente in servizio, non pervenne nelle sue mani.

Un altra tesi giuridica venne poi prospettata dalla difesa del ricorrente nella discussione orale in pubblica udienza, nel senso cioè che non sia in facoltà dell'Amministrazione di interrompere temporaneamente la sospensione inflitta ad un impiegato, richiamandolo in servizio. Ma anche questa tesi (a parte che costituisce un motivo nuovo, che avrebbe potuta essere proposta col ricorso, poichè il ricorrente non poteva ignorare lo stato di sospensione in cui si trovò fino al 2 agosto 1922) tesi che si vorrebbe fondare sul disposto degli articoli 154 a 157 del Regolamento sul personale Ferroviario, approvato con decreto-legge luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, manca di qualsiasi fondamento; poichè il temporaneo allontanamento di un agente dal servizio per punizione disciplinare, non costituisce nè un diritto nè un beneficio per l'agente che ne è colpito; e quindi ogni qualvolta l'Amministrazione, che lo ha alle sue dipendenze, ritenga necessario ed utile valersi della sua opera per speciali esigenze momentanee del pubblico servizio, ha sempre facoltà di troncare, od anche semplicemente di sospendere il periodo della prestabilita durata del provvedi-

mento disciplinare, richiamando immediatamente in servizio l'impiegato, salvo poi a ricollocarlo in istato di sospensione quando si ritenga cessata la momentanea necessità della sua opera.

Questa facoltà, è ben vero, non trovasi espressamente prevista nel citato articolo 157 del regolamento, che tratta della sospensione, ma essa deriva logicamente dalla stessa natura giuridica del rapporto di impiego e dal carattere essenziale della sospensione, che è quello di una sanzione repressiva e non già di un diritto o di un beneficio per l'impiegato, che ne fu colpito, il che spiega, per la ragione dei contrarî, perchè siasi ritenuto necessario, o quanto meno opportuno, sancire espressamente nell'articolo 154 ultimo capoverso dello stesso regolamento la facoltà dell'Amministrazione di revocare o di interrompere ad ogni occorrenza *i congedi* degli impiegati. Attesochè non è da parlare del secondo motivo del ricorso, a cui si fece espressa riunzia nella discussione orale; nè occorrono molte parole per gli altri due motivi (terzo e quarto); coi quali si denunzia la mancata motivazione nel provvedimento impugnato e la omessa contestazione preventiva degli addetti allo incolpato, bastando in proposito osservare che è sufficientemente motivato il provvedimento in quanto dichiara che il Vallini è colpito dalla retrocessione per aver preso parte allo sciopero iniziatosi il 1° agosto 1922 e che per costante giurisprudenza di questo Collegio, a partire dalle tre decisioni del 14 aprile 1908, i provvedimenti previsti dall'art. 56 della legge sull'ordinamento delle Ferrovie esercitate dallo Stato non rivestono mai il carattere di provvedimenti disciplinari, anche nella ipotesi in cui, per atto di indulgenza, giustificato dalla considerazione delle condizioni individuali e delle personali responsabilità di ogni singolo agente, si ritenga di sostituire alla definitiva risoluzione del rapporto di impiego ed alla conseguente radiazione dell'agente dai ruoli per volontario abbandono dell'ufficio, ma semplice sospensione temporanea, oppure la retrocessione di grado o la proroga del termine per l'aumento dello stipendio, come espressamente è consentito dallo stesso art. 56 della legge.

Attesochè il ricorso deve pertanto essere rigettato, e l'onere delle spese segue la soccombenza.

Per questi motivi la sezione rigetta il ricorso del signor Rodolfo Vallini e condanna il ricorrente al rimborso delle spese del giudizio.

Massimario

---

1. — Personale - Esonero in base all'art. 168-f del Regolamento Personale - Pretesa infermità contratta in servizio.

Riesce vana e fuor di proposito la questione circa la derivazione o meno di una infermità da causa di servizio, quando l'esonero sia stato deliberato per il raggiungimento del limite massimo di età fissato dal Regolamento del personale in modo assolutamente obbligatorio.

CONSIGLIO DI STATO (IV Sezione, 31 marzo 1923; *Est.* Giriodi; *ricorso* Galante Luigi.

---

2. — Personale - Ricorso al Consiglio di Stato contro Decreti-Legge - Mancata conversione in legge - Improponibilità - Pretesi diritti acquisiti.

Deve dichiararsi cessata la materia del contendere in ordine ai ricorsi originariamente proposti contro il Regolamento del personale navigante approvato col R. D. 25 giugno 1914, numero 707, essendo questo stato abrogato e sostituito integralmente dal Nuovo regolamento approvato col decreto-legge 13 agosto 1917, n. 1393.

E' improbabile il ricorso alla IV Sezione del Consiglio di Stato contro le disposizioni Regolamentari approvate con decreto-legge.

Nè vale opporre in contrario che il decreto-legge non sia stato convertito in legge, non esistendo nei nostri ordinamenti costituzionali disposizione alcuna che stabilisca, a pena di decadenza, un termine per la conversione in legge o per la presentazione al Parlamento per la conversione di un decreto-legge.

Il decreto-legge pò anche annullare o modificare diritti acquisiti.

CONSIGLIO DI STATO (IV Sezione, 30 marzo 1923, *est.* Giriodi; Ricorsi Buonocore, Falkenburg e litiscons.).

---

3. — Personale - Tabelle di classificazione degli stipendi, approvate con legge 7 aprile 1921, n. 368 - Calcolo dell'anzianità di servizio - Avventiziato - Discontinuità.

Non può considerarsi semplice interruzione di servizio il tempo intercorso fra il licenziamento da un posto precario avuto presso il Ministero dei Lavori Pubblici e l'assunzione ex novo presso la ex Rete Adriatica.

Tale assunzione, che non costituisce continuazione del servizio precario precedente, non può a questo ricollegarsi agli effetti del computo dell'anzianità di servizio, a termini dell'annotazione 3ª ai quadri di classificazione approvati con la legge 7 aprile 1921, n. 368 (periodo di avventiziato).

CONSIGLIO DI STATO (IV Sezione; 31 marzo 1923; *est.* Di Donato; Ricorso Pallanzona).

---

4. — Personale - Esonero di guardiano-Capo fermata - Art. 167 Regolamento Personale - Legittimità.

E' discrezionale ed insindacabile la facoltà dell'Amministrazione di esonerare gli agenti che abbiano raggiunto i limiti di età e di servizio utili alla pensione (art. 167 di Reg. Pers.).

E' legittimo l'esonero di un guardiano capo-fermata che ha raggiunto i 57 anni di età e 35 di servizio utile, sia tenuto conto dei limiti di età e di servizio preveduti per i guardiani, sia

tenuto conto di quelli stabiliti per i capi fermata, nè vale addurre una pretesa contraria consuetudine.

CONSIGLIO DI STATO (IV Sezione 7 aprile 1923, *est.* Fucini; Ricorso Milone).

---

5. — Personale - Promozioni - Provvedimento definitivo.

Il provvedimento di promozione è definitivo e quindi direttamente impugnabile dinanzi la IV Sezione del Consiglio di Stato.

Agli effetti della decorrenza del termine per proporre il ricorso equivale a formale notifica la piena conoscenza che del provvedimento abbia comunque avuta l'interessato.

Una lettera dell'Amministrazione confermativa di un provvedimento definitivo non riapre il termine per il ricorso.

CONSIGLIO DI STATO (IV Sezione 14 aprile 1923; *est.* Fucini; Ricorso Troiani, Bonfigli e Sarnella).

ANNO XVI - N. 19

10 MAGGIO 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(5803) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra

REGIO DECRETO 31 *dicembre* 1922 *concernente l'indennità giornaliera per il personale delle ferrovie dello Stato inviato in missione nella Tripolitania e nella Cirenaica.*

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto il decreto reale 21 luglio 1921 che modifica il Regio decreto 8 dicembre 1912 concernente l'indennità giornaiera per gli impiegati dell'amministrazione coloniale inviati in missione nella Tripolitania e nella Cirenaica ;

Visto il decreto reale 2 luglio 1922 che estende l'efficacia del regio decreto 21 luglio 1921 a tutto il 30 giugno 1923.

Ritenuta le opportunità di stabilire analogo trattamento per il personale delle Ferrovie dello Stato in circostanze analoghe.

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per le colonie di concerto con quello dei lavori pubblici.

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'indennità giornaliera a favore del personale stabile e in prova delle ferrovie dello Stato, destinato temporaneamente in missione in Tripolitania e in Cirenaica, è fissata come appresso:

Gradi	Lire
1° 2° 3°	40
4°	38
5°	35
6°	32
7°	30
8°	28
9° 10° 11°	25
12° 13° 14°	20

Art. 2.

Per i primi tre mesi della missione l'indennità giornaliera di cui al precedente articolo è aumentata di una quota pari ai quattro quinti del suo ammontare; dopo il terzo mese — anche quando la missione sia compiuta in località diverse della stessa colonia — l'aumento è ridotto ad una quota pari ai due quinti.

Art. 3.

Il presente decreto ha vigore dal 1° marzo 1921 e cesserà di avere effetto col 30 giugno 1923.

Art. 4.

E' abbrogata ogni altra disposizione contraria al presente decreto.

Il Ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, 31 dicembre 1922.

VITTORIO EMANUELE.

FEDERZONI — CARNAZZA.

REGIO DECRETO 8 *febbraio* 1923, *n.* 291, *che approva la convenzione per il riscatto della concessione della costruzione della ferrovia Asti-Chivasso* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 20 maggio 1909, n. 290, con il quale venne approvata: la Convenzione 1° maggio stesso anno, per la conces-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 13 marzo 1923. n 60.

sione della costruzione della ferrovia principale a trazione a vapore ed a sezione normale da Asti a Chivasso;

Visto l'atto 30 novembre 1912 con il quale l'ing. Jaques Sutter, concessionario della detta ferrovia ha ceduto alla « Société Civile des Obligataires Serie *A*) de la Société Franco Suisse de Chemins de fer et de Travaux Publics » la sovvenzione chilometrica governativa accordata con la convenzione di cui sopra;

Visto l'atto 7 aprile 1914 con il quale il medesimo ingegnere Jacques Sutter ha ceduto alla Société Civile des Obligataires Serie *B*) de la Société Franco Suisse de Chemins de fer et de Travaux Publics, tutti i diritti e crediti ad esso spettanti a titolo di compartecipazione ai prodotti della ferrovia in parola, come anche il diritto di domandare, nei casi previsti dalla legge e dalla surrichiamata convenzione, il riscatto della concessione e di concordarne ed accettarne le condizioni;

Viste le istanze 13 maggio e 15 giugno 1921, con le quali i rappresentanti della Société Civile des Obligataires Serie *B*) de la Société Franco Suisse de Chemins de fer et de Travaux Publics, hanno richiesto l'anticipato riscatto della concessione della ferrovia Asti-Chivasso;

Considerato che la detta ferrovia è stata aperta all'esercizio il 20 ottobre 1912;

Visto l'art. 41 (penultimo capoverso del Testo Unico delle disposizioni di leggi per le ferrovie concesse all'industria privata approvato con R. decreto 9 maggio 1912, n. 1447;

Considerato che, agli effetti del suddetto articolo 41 il prodotto della ferrovia Asti-Chivasso non ha raggiunto in media dall'apertura della medesima all'esercizio, il prodotto iniziale lordo previsto dall'atto di concessione;

Ritenuta la opportunità di acconsentire alla richiesta di cui alle due succitate istanze 13 maggio e 15 giugno 1921;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei Nostri ministri segretario di Stato per i lavori pubblici e per le finanze;

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

Art. 1.

E' approvata la Convenzione per il riscatto della concessione della costruzione della ferrovia principale a trazione a vapore ed

a sezione normale da Asti a Chivasso, stipulata il 14 settembre 1922 tra i Ministeri dei lavori pubblici e del tesoro, in rappresentanza dello Stato e les Société Civiles des Obligataires Serie *A* e *B* de la Société Franco Suisse, de Chemins de fer et des Travaux Publics ed il signor ing. Jacques Sutter.

Art. 2.

Con decreto del Nostro ministro segretario di Stato per le finanze sarà provveduto alla inscrizione, tanto nello stato di previsione dell'entrata, quanto in quello della spesa del tesoro per l'esercizio corrente, dei fondi occorrenti per eseguire i pagamenti stabiliti nella convenzione approvata con l'articolo precedente.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 8 febbraio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE STEFANI.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

CONVENZIONE

tra i Ministeri dei lavori pubblici e del tesoro, la " Société civiles des obligatairers de la Société Franco-Suisse de chemins de fer et de travaux publics " e il Signor Jacques Sutter per il riscatto della concessione della ferrovia Asti-Chivasso.

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

L'anno millenovecentoventidue addì quattordici del mese di settembre in Roma e in una sala del Ministero dei Lavori Pubblici si sono riuniti avanti di me comm. avv. Pio Cerruti, Capo Sezione Delegato alla stipulazione dei

contratti di questa Amministrazione Centrale, e senza l'assistenza dei testimoni avendovi le parti contraenti rinunziato, d'accordo con me, Capo Sezione giusta le facoltà concesse dal disposto dell'art. 48 della vigente legge notarile 16 febbraio 1913, n. 89.

Da una parte:

Il sig. comm. avv. Giulio De Cesare, Direttore Capo Divisione dell'Ufficio Speciale delle Ferrovie, in rappresentanza di S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici giusta delega qui allegata sotto la lettera *a)* ed il sig. comm. Bartolomeo Enrici fu Giuseppe Ispettore Generale del Ministero del Tesoro, in rappresentanza di S. E. il Ministro del Tesoro, giusta delega qui allegata sotto la lettera *b)* per conto dell'Amministrazione dello Stato.

E dall'altra:

Il sig. Avv. Alberigo Gentile di Francesco Evaristo nato e domiciliato in Roma quale procuratore del signor Ing. Giacomo Sutter fu Cristiano nato in Airolo e domiciliato a Milano giusta atto di procura speciale per scrittura privata autenticata dal notaio Dottor Ermenegildo Lainati residente in Milano, in data 13 settembre 1922, debitamente legalizzata; e il sig. avv. Alfredo Santori fu Giacomo quale amministratore e rappresentante delle « Societé Civiles des obligataires serie A e B de la Societé Franco-Suisse de chemins de fer de Travaux Publics », sedenti in Roma.

Premesso:

Che col R. D. 20 maggio 1909, n. 290, fu approvata e resa esecutoria la convenzione 1° maggio 1909 stipulata fra il Governo e il signor ing. Jacques Sutter di Cristiano, per la concessione della costruzione della ferrovia principale da Asti a Chivasso, necessaria per il completamento della rete di Stato, a norma della legge 12 luglio 1908, n. 444;

Che mediante atti 21 novembre 1912 il sig. ing. Jacques Sutter ha ceduto in garanzia al Comune di Asti in proprio e quale rappresentante degli altri Comuni che sovvenzionarono la costruzione della ferrovia, parte delle somme di compartecipazione ai prodotti della Asti-Chivasso, stabilendo norme speciali per il caso di riscatto della concessione da parte del R. Governo, anteriormente alla scadenza degli obblighi portati dagli atti in parola.

Che mediante altro atto 30 novembre 1912, depositato presso l'avv. Roberto Brambilla, notaio in Asti, addì 5 dicembre 1912 il sig. ing. Jacques Sutter ha ceduto alla « Societé civile des obligataires serie A de la Société Franco-Suisse due chemins de fer et de Travaux Publics » la sovvenzione chilometrica, in ragione di L. 8.500 a chilometro, accordata con la convenzione predetta;

Che mediante successivo atto 7 aprile 1914, lo stesso ing. Sutter ha infine ceduto alla «Société civile des obligataires série *B* de la Société Franco-Suisse de chemins de fer et de Travaux Publics» tutti i diritti e crediti, all'infuori solo della parte corrispondente alle eccezioni in garanzia di cui ai menzionati atti 21 novembre 1912, avuti o che potesse avere a titolo di compartecipazione ai prodotti della linea insieme al diritto di domandare la liquidazione dei conti, di accettarla, e al diritto di domandare il riscatto della concessione, nei casi previsti dalla legge e dall'atto di concessione, e di accettarne le condizioni;

Che la ferrovia Asti-Chivasso fu aperta all'esercizio il 20 ottobre 1912, e per ciò il termine dal quale lo Stato può essere obbligato a procedere al riscatto della concessione giusta l'art. 41, penultimo capoverso del testo unico di leggi sulle ferrovie concesse, approvato col R. D. 9 maggio 1912, n. 1447, nella ipotesi preveduta dal capoverso medesimo, si matura col 20 ottobre 1922;

Che, peraltro, in seguito a istanze 13 maggio e 15 giugno 1921 dei rappresentanti della « Société civile des obligataires série *B*) de la Société Franco-Suisse de chemin de fer et des travaux publics » si è in linea consensuale stabilito di addivenire anticipatamente al riscatto della concessione;

Tutto ciò premesso, le parti come sopra costituite, da me personalmente conosciute, mentre confermano e ratificano la precedente narrativa che forma parte integrante di questo atto, convengono e stipulano quanto segue:

Art. 1.

Il Governo, d'accordo con le « Sociétés civiles des obligataires serie *A* e *B* de la Société Franco-Suisse de chemins de fer et de travaux publics » e col sig. Jacques Sutter, riscatta la concessione di sola costruzione della ferrovia Asti-Chivasso, accordata mediante la convenzione 1° maggio 1909, approvata e resa esecutoria col R. D. 20 maggio 1909, n. 290, restando quindi pienamente sciolta e risoluta la concessione stessa, e ciò con effetto dal 20 ottobre 1921.

Art. 2.

L'indennità di riscatto viene stabilita nella somma di L. 16.150.000 (sedici milioni centocinquantamila) di capitale nominale di consolidato 5 %, godimento dal 1° luglio 1922 e conseguentemente con le cedole pagabili al 1° gennaio 1923 in poi, nonchè nelle ulteriori somme da pagarsi dal Tesoro dello Stato a favore del Comune di Asti per sè e quale rappresentante degli altri Comuni che sovvenzionarono la costruzione della ferrovia in dipendenza degli atti 21 novembre 1912 (ricordati nelle premesse) che il Governo dichiara di accettare.

Art. 3.

Sulla somma di capitale nominale di consolidato indicata nell'articolo precedente sarà trattenuto l'ammontare di 100.000 (centomila) lire di consolidato, e versato alla Cassa dei Depositi e Prestiti per rimanervi vincolato a complemento della garanzia della piena proprietà e libertà dei terreni occorsi per la costruzione della ferrovia e sue dipendenze, della consegna ai rispettivi proprietari delle strade deviate per la costruzione della ferrovia, della tacitazione di ogni diritto e ragione relativo a tali deviazioni di strade; nonchè per il titolo previsto dal secondo comma dell'art. 45 del T. U. di leggi sulle ferrovie concesse, approvato col R. decreto 9 maggio 1912, n. 1447.

La trattenuta di cui dianzi potrà essere sostituita da deposito diretto presso la medesima Cassa dei Depositi e Prestiti di uguale importo di consolidato 5 % (lire 100.000 nominali) da rimanere vincolato agli effetti suddetti).

La seconda metà della cauzione prestata dall'ing. Sutter per la concessione della ferrovia Asti-Chivasso sarà svincolata non appena completate le espropriazioni della ferrovia stessa.

Art. 4.

L'indennità di riscatto di cui all'art. 2 essendo calcolata a prescindere delle imposte saranno queste ultime determinate ed applicate secondo le leggi vigenti, da parte dei competenti uffici tributari.

Art. 5.

Col pagamento di quanto è provveduto con l'art. 2 della presente convenzione, e di quanto indicato all'ultimo capoverso del presente articolo, bene inteso effettuata la trattenuta di cui all'art. 3, salva l'ipotesi prevista nel secondo comma dello stesso art. 3; tanto il sig. ing. Jacques Sutter quanto le Sociétés civiles des obligataires series *A* e *B* de la Société Franco-Suisse de chemins de fer e de travaux publics) si intendono pienamente e definitivamente tacitati di ogni loro avere in dipendenza della concessione della ferrovia.

Essi ingegner Sutter e Sociétés daranno quietanza congiuntamente pei lavori di cui dianzi, provvedendo direttamente fra loro a regolare i rapporti dipendenti così dal riscatto e dalla ripartizione del corrispettivo, come dalla trattenuta predetta, con esonero di ogni intervento e responsabilità per lo Stato.

Oltre ai valori indicati nell'art. 2 della presente convenzione l'Amministrazione governativa dovrà solo l'importo delle quote di compartecipazione ai prodotti della ferrovia, a saldo periodo primo luglio 1920, 30 giugno 1921 e pel periodo 1° luglio, 19 ottobre 1921, intendendosi rinunziato ad ogni eccezione e riserva già avanzata, tanto da parte dell'ing. Sutter, quanto dalle « Sociétés civiles des obligataires série *B* de la Société Franco-Suisse des chemins de fer et de travaux publics ».

Art. 6.

Da parte sua anche l'Amministrazione governativa dichiara di nulla più dover pretendere dall'ing. Jacques Sutter in dipendenza della concessione, salvo quanto è indicato nell'art. 3 della presente convenzione.

Rimarranno a carico dello Stato anche gli importi dei lavori eseguiti dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato pel completamento patrimoniale della ferrovia Asti-Chivasso.

Art. 7.

La presente convenzione, mentre fin d'ora è impegnativa per l'ing. Sutter nei riguardi così delle Sociétés civiles des obligataires series *A* e *B* della Société Franco-Suisse de chemins de fer et de travaux publics », come in quelli dello Stato, si intende invece subordinata rispettivamente alla ratifica delle assemblee generali delle Società predette ed alla approvazione nelle forme di legge.

Le Società di cui dianzi dovranno inviare, entro tre mesi dalla data della presente convenzione, l'estratto in forma autentica dei verbali delle assemblee ratificanti la convenzione medesima, sotto comminatoria di intendere altrimenti non ratificata essa convenzione.

Art. 8.

Le spese di registrazione del presente atto sono a carico dello Stato, a norma delle vigenti disposizioni sulle tasse di registro.

E, richiesto, io Capo sezione delegato alla stipulazione dei contratti ho ricevuto e pubblicato la presente convenzione mediante lettura fattane a chiara ed intelligibile voce alla parti, che, da me interpellate prima di sottoscriverla, hanno dichiarato essere la convenzione stessa conforme alla loro volontà.

Si è omessa la lettura delle inserzioni allegate alla presente convenzione per espressa volontà delle parti, le quali hanno dichiarato di averne preso cognizione.

La presente convenzione consta di cinque fogli di carta bollata scritti da persona di mia fiducia su facciate sedici meno la ultima riga, e contiene tre inserzioni per foglietti dieci dattilografati e scritti su facciate tredici.

Per l'ispettore generale dell'ufficio speciale delle ferrovie
GIULIO DE CESARE fu RAFFAELE.

L'ispettore generale del Ministero del tesoro
ENRICI BARTOLOMEO fu GIUSEPPE.

Avv. Alberico Gentili di Francesco Evaristo quale procuratore dell'ing. GIACOMO SUTTER.

Avv. Alfredo Santoro fu Giacomo quale amministratore delle due Società civili degli obbligatari serie A *e* B.

Il capo sezione delegato ai contratti
PIO CERRUTI.

REGIO DECRETO-LEGGE 8 *marzo* 1923, *n.* 633 *che reca norme per l'assicurazione contro gl'infortuni nel lavoro degli operai che prestano l'opera propria alle dipendenze dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

In virtù della delegazione dei poteri conferiti al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro segretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale, di concerto con il presidente del Consiglio dei Ministri e con il Ministro delle finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Gli operai, che prestano l'operá propria alle dipendenze dello Stato in lavori soggetti all'obbligo dell'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro a norma delle vigenti leggi, debbono essere assicurati presso la Cassa Nazionale di assicurazione contro gli infortuni secondo le norme del presente decreto.

Sono esclusi dall'obbligo dell'assicurazione presso la Cassa nazionale gli agenti di ruolo della Direzione generale delle ferrovie dello Stato. Così pure potranno essere esclusi, con decreto del Ministero per il lavoro e la previdenza sociale, i dipendenti di altre amministrazioni per i quali ricorrano particolari condizioni che giustifichino tale esclusione.

Art. 2.

Per l'assicurazione degli operai previsti nel precedente articolo, e per ciascuna amministrazione dello Stato, dalla quale gli

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 6 aplile 1923, n. 81.

operai medesimi dipendono, la Cassa nazionale terrà una gestione separata e distinta da quella delle altre operazioni da essa esercitate.

Alla gestione predetta saranno addebitate, oltre le indennità di infortunio liquidate e presunte, le spese particolari inerenti alla gestione stessa, ed una quota delle spese generali sostenute dalla Cassa nazionale nella misura che sarà stabilita annualmente dal Consiglio superiore della Cassa medesima e sottoposta all'approvazione del Ministero per il lavoro e la previdenza sociale.

Qualora la gestione si chiuda con un disavanzo questo sarà colmato con premi suppletivi addebitati alla amministrazione interessata; se invece la gestione si chiude con un avanzo, questo andrà a deduzione dei premi dovuti dalla amministrazione medesima.

Art. 3.

La Cassa nazionale sottoporrà all'approvazione del Ministero per il lavoro e la previdenza sociale uno speciale tipo di polizza per le assicurazioni previste dal presente decreto.

È istituita presso il Ministero predetto una Commissione composta di un funzionario del Ministero medesimo, di un funzionario designato da ciascuna delle Amministrazioni interessate e di un delegato della Cassa nazionale infortuni, la quale stabilirà annualmente i premi di assicurazione da applicarsi per i rischi assunti dalla Cassa in base al presente decreto. All'approvazione della detta Commissione saranno altresì sottoposti gli speciali accordi che eventualmente debbono essere stipulati fra la Cassa nazionale e le Amministrazioni dello Stato per l'assicurazione del presente decreto.

Per la prima applicazione e fin quando non siano stabiliti i premi di cui nel precedente comma, saranno applicate, in via provvisoria, e salvo i conguagli di cui nell'ultimo comma del precedente articolo, le vigenti tariffe della Cassa nazionale infortuni.

Art. 4.

Le Amministrazioni dello Stato, assicurate presso la Cassa nazionale infortuni a norma del presente decreto, sono dispensate

dalla tenuta dei libri paga e matricola quando a giudizio della Cassa predetta possono sostituire tali libri con idonei sistemi di registrazione.

Art. 5.

La Cassa nazionale non è tenuta, in mancanza degli aventi diritto di cui all'art. 10 della legge, testo unico 31 gennaio, 1904, n. 51, a versare le indennità, che a questi sarebbero spettate, al fondo speciale di cui all'art. 37 della citata legge; le dette indennità rimangono a beneficio delle gestioni di cui all'art. 2.

Art. 6.

Le Amministrazioni dello Stato, le quali secondo i propri ordinamenti corrispondono indennità di infortunio a persone non soggette all'obbligo dell'assicurazione, debbono provvedervi per mezzo della speciale gestione istituita col presente decreto presso la Cassa nazionale infortuni.

Le Ammnistrazioni dello Stato potranno altresì demandare, con modalità da stabilirsi in apposite convenzioni, alla Cassa nazionale infortuni le operazioni inerenti alla liquidazione e al pagamento di indennizzi per casi di responsabilità civile per infortunio sul lavoro e verso terzi ed in genere altre mansioni per le quali sia ritenuta adatta l'organizzazione tecnica e medico-legale della Cassa medesima.

Art. 7.

Nello stato di previsione della spesa di ogni singola Amministrazione dello Stato e nei bilanci di aziende autonome speciali dello Stato, che debbano provvedere all'assicurazione contro gli infortuni secondo le norme del presente decreto, saranno stanziate le somme occorrenti per il pagamento dei premi di assicurazione. A tali spese sarà attribuita la qualifica di « spese obbligatorie » ai termini dell'art. 38 del testo unico della legge sulla contabilità generale dello Stato, approvato con R. decreto 17 febbraio 1884,

n. 2016, ed i pagamenti relativi saranno effettuati trimestralmente con mandati diretti emessi dall'Amministrazione centrale competente anche per i dipendenti uffici provinciali.

Gli stanziamenti di bilancio e le assegnazioni speciali per pagamento di indennizzi di infortunio sono soppressi.

Il Ministro delle finanze è autorizzato ad introdurre nei bilanci delle singole Amministrazioni le variazioni dipendenti dall'applicazione del presente decreto.

Art. 8.

Il presente decreto entrerà in vigore il 1° luglio 1923. I contratti di assicurazione stipulati da amministrazioni dello Stato con la Cassa nazionale infortuni ed in vigore a quella data saranno con effetto dalla data medesima rescissi: ed a decorrere dalla data stessa saranno applicate le disposizioni del presente decreto.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 8 marzo 1923.

VITTORIO EMANUELE.

Mussolini — Cavazzoni — De Stefani.

Visto, *il guardasigilli*: Oviglio.

REGIO DECRETO 18 *marzo* 1923, *n.* 914, *che sopprime l'Ente autonomo per la costruzione e l'esercizio delle opere del porto di Messina* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

In virtù della delegazione dei poteri conferiti al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Vista la legge 2 aprile 1922, n. 515, che converte in legge il R. decreto 9 novembre 1919, n. 2609, con il quale fu istituito l'Ente portuale di Messina;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Ministero dei lavori pubblici, di concerto con i ministri delle finanze e della marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' soppresso l'Ente autonomo per la costruzione e l'esercizio delle opere del porto di Messina e rimane alla competenza del Ministero dei lavori pubblici la esecuzione delle opere stesse.

Art. 2.

Il Nostro Ministro Segretrio di Stato pei lavori pubblici è incaricato di provvedere a tutto quanto concerne la liquidazione della gestione dell'Ente, anche nei riguardi dei terzi.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* maggio maggio 1923, n. 105.

Il presente decreto avrà vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 18 marzo 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE STEFANI — THAON DI REVEL.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

COMUNICATI

AGENTI REVOCATI, DESTITUITI o LICENZIATI
perchè condannati per delitti contro la proprietà

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
INTROVAJA Carmelo (158841)	Deviatore	Condannato a 10 mesi di reclusione, per furto di vino in danno dell'Amministrazione, commesso nella notte dal 21 al 22 agosto 1919 a S. Caterina Xirbi. (Sentenza 26 ottobre 1921 della Corte d'Appello di Palermo).
CURTI Peppino (105152)	Capo squadra manovratori	Condannati ad anni 1 e mesi 8 di reclusione per furto di tessuti commesso la sera del 12 febbraio 1921 in stazione di Piacenza. (Sentenza 7 giugno 1922 della Corte d'Assise di Piacenza).
GRANA Calisto (155167)	Deviatore	
GIOLITO Carlo (132860)	Operaio di 1ª classe	Condannato a sei mesi di reclusione, per furto di rame, commesso il 17 dicembre 1921 nel Deposito Locomotive di Alessandria. (Sentenza 21 dicembre 1921 del Tribunale di Alessandria).
ROSSETTO Carlo (88272)	Manovratore	Condannato a due mesi di reclusione per furto di vino, commesso la notte dal 27 al 28 maggio 1918 allo Scalo Milano Porta Romana. (Sentenza 23 marzo 1921 del Tribunale di Milano).
BINASCO Enrico (128176)	Conduttore principale	Condannati: il BINASCO ad un anno e sei mesi di reclusione per correità in furto di scarpe e gambali, commesso nella notte dal 26 al 27 marzo 1922 su un treno nel tragitto Ronco-Sampierdarena; il MANNOLINI a mesi quattro di reclusione e a lire 200 di multa per ricettazione di oggetti provenienti dal detto furto. (Sentenza 17 giugno 1922 della Corte di Appello di Genova).
MANNOLINI Luigi (105672)	Conduttore capo	
ARATI Silvio (39069)	Capo stazione	Condannato ad un anno di detenzione per truffa e falso in atti, reati commessi a Bivio Duino dal 13 gennaio 1920 al 12 febbraio 1921 in danno della ferrovia. (Sentenza 12 gennaio 1923 del Tribunale di Trieste).

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si comunica che S. E. il Commissario Straordinario, il 2 febbraio 1923, ha dichiarato d'ufficio dimissionario, dalla data stessa in applicazione del punto 3º dell'art. 165 del detto Regolamento, il frenatore TUROLLA GIUSEPPE (161690) per essere il medesimo rimasto arbitrariamente assente dal servizio oltre dieci giorni, a decorrere dal 19 marzo 1922.

Ordine di servizio N. 41.

Biglietti in servizio internazionale.

In considerazione delle sensibili modificazioni ed innovazioni introdotte nei servizi internazionali viaggiatori, trovasi opportuno, per norma del personale interessato, d'indicare nell'istruzione di cui appresso le modalità d'uso e le caratteristiche dei biglietti stessi.

Allegato all'ordine di servizio N. 41-1923.

Istruzione
concernente le modalità d'uso e le caratteristiche dei biglietti in servizio internazionale

---

Biglietti dei servizi diretti.

Il trasporto dei viaggiatori si effettua nel servizio internazionale di massima secondo le norme vigenti presso le singole amministrazioni ed, inoltre, secondo le norme speciali per ciascun servizio, che risultano dalle tariffe dirette e che vengono qui appresso riassunte.

A — **Norme comuni.**

Biglietti = Specie e colore. — Si distribuiscono biglietti di corsa semplice a cartoncino, a foglietto ed a libretto e biglietti di andata e ritorno e circolari a libretto:

— di colore giallo per la I classe,
— » verde » II » e
— » bruno » III » .

I biglietti validi per treni diretti portano inoltre sul *recto*, e se trattasi di biglietti a libretto, sulla copertina, una striscia rossa in senso longitudinale.

Le copertine dei biglietti combinabili internazionali sono di colore bleu chiaro.

Biglietti per ragazzi trasportati a metà prezzo. — Pel trasporto dei ragazzi a metà prezzo, eccezione fatta pei biglietti a cartoncino del servizio italo-francese, si usano i biglietti ordinari previo stacco del tagliando o talloncino di controllo ed apposizione del timbro « Ragazzo ».

Nel servizio italo-francese, non essendo i biglietti a cartoncino muniti di talloncino di controllo, si provvede all'uopo con appositi biglietti per ragazzi.

Lingue nelle quali si stampano i biglietti. — I biglietti a cartoncino e quelli a foglietto sono stampati di massima nella lingua dei paesi cui appartiene la stazione di partenza ed in quella del paese di destinazione.

Le copertine e le condizioni dei biglietti a libretto sono stampate

nelle lingue dei paesi attraversati; i tagliandi nella lingua del paese pel quale sono valevoli e talvolta anche in quella del paese di partenza.

Validità. — La validità è indicata su ogni biglietto. È fatta eccezione per quelli a cartoncino del servizio italo-francese: questi ultimi valgono soltanto pel treno col quale si è iniziato il viaggio e pei treni immediatamente coincidenti.

Nelle condizioni stampate sulle copertine dei biglietti è, nel caso, indicato se ed a quali condizioni sia prorogabile la validità di taluni biglietti.

Itinerario. — Gli itinerari o la via da seguirsi sono indicati sui biglietti ed inoltre, pel percorso intiero, nella copertina dei biglietti a libretto.

Fermate intermedie. — Nessuna formalità è richiesta dal viaggiatore per le fermate intermedie sui percorsi italiani.

Forature di controllo. — Le forature di controllo devono essere fatte nelle caselle apposite sul numero dei chilometri che il viaggiatore ha percorso e, pei biglietti a cartoncino specialmente, in modo da non levare la indicazione contenuta sul *recto* degli stessi.

E poichè nessuna formalità è richiesta dal viaggiatore per le fermate intermedie, onde evitare abusi, si raccomanda di voler provvedere alla foratura dei biglietti colla massima cura ed attenzione.

Autenticazione. — I biglietti a foglietto ed a libretto possono essere riconosciuti validi soltanto se muniti del timbro a secco dell'amministrazione emittente.

Biglietti a serie fissa e facoltativi. — Nei servizi internazionali si distribuiscono di massima biglietti a serie fissa. Però pel servizio dei biglietti combinabili internazionali si ammettono dei tagliandi facoltativi e speciali biglietti a foglietto facoltativi a tipo plurimo per più stazioni, il cui modello è riprodotto a pag. . . . , sono ammessi pure nel servizio italo-svizzero.

B — **Elenco dei servizi diretti internazionali e relative norme particolari.**

I. — *Servizio diretto italo-francese via Modane e Ventimiglia.*

II. — » » » » *Svizzera.*

Si distribuiscono biglietti:

— a cartoncino ed a libretto,

— di corsa semplice e d'andata e ritorno;
con validità:

a) *biglietti di corsa semplice*:

— 20 giorni, i biglietti Parigi-Palermo o viceversa,
— 15 » » Parigi-Brindisi, Napoli, Taranto o viceversa,
— 10 » tutti gli altri biglietti di corsa semplice;

b) *biglietti d'andata e ritorno*:

— 45 giorni, i biglietti Parigi-Palermo o viceversa,
— 30 » tutti gli altri biglietti d'andata e ritorno.

Fermate intermedie. — Sono concesse fermate intermedie senza limitazioni pei biglietti a libretto; nessuna fermata è concessa per quelli a cartoncino.

Biglietti per ragazzi. — I ragazzi di età inferiore ai tre anni si trasportano gratuitamente, quelli fra i tre e gli otto anni, a metà prezzo.

III. — *Servizio italo-alsaziano lorenese via Svizzera.*

Si distribuiscono biglietti:
— di corsa semplice,
— a libretto,
— con validità di 15 giorni.

Fermate intermedie. — Sono concesse fermate intermedie senza limitazioni.

Biglietti per ragazzi. — I ragazzi di età inferiore ai tre anni si trasportano gratuitamente, quelli fra i tre e gli otto anni, a metà prezzo.

IV. — *Servizio italo-inglese via* *Calais* / *Boulogne* *Dieppe e le Havre.*

Si distribuiscono biglietti:

— a libretto,
— di corsa semplice e d'andata-ritorno,
— con validità di 30 giorni se di corsa semplice e
— con validità di 60 giorni se di andata-ritorno.

Fermate intermedie. — Sono concesse fermate intermedie senza limitazioni.

Biglietti per ragazzi. — I ragazzi di età inferiore ai tre anni sono trasportati gratuitamente, quelli fra i tre e gli otto anni, a metà prezzo.

V. — *Servizio italo-svizzero.*

Si distribuiscono biglietti:

— a cartoncino, a foglietto ed a foglietto facoltativi plurimi per più stazioni,

— di corsa semplice e d'andata-ritorno,

— validi:

per percorrenza fino a 150 km., 1 giorno,

per percorrenze fino a 200 km., 2 giorni,

e giorni 1 in più per ogni ulteriore percorso di 100 km., considerando compiuto il centinaio di km. incominciato.

Fermate intermedie. — Sono concesse fermate intermedie senza limitazioni pei biglietti a foglietto; nessuna fermata è concessa pei biglietti a cartoncino e per quelli a foglietto facoltativi plurimi per più stazioni.

Biglietti per ragazzi. — I ragazzi di età inferiore ai quattro anni si trasportano gratuitamente; quelli fra i quattro e i dieci anni, a metà prezzo.

VI. — *Servizio italo-belga-olando-inglese via* *Chiasso*/*Domodossola* *Luxembourg* *e Domodossola-Delle-Nancy.*

Si distribuiscono biglietti:

— a libretto,

— di corsa semplice,

— validi 20 giorni.

Fermate intermedie. — Sono concesse fermate intermedie nella misura indicata sui tagliandi.

Biglietti per ragazzi. — I ragazzi di età inferiore ai tre anni si trasportano gratuitamente, quelli fra i tre e i sette anni, a metà prezzo.

VII. — *Servizio italo-neerlandese via Svizzera e via Austria.*

VIII. — *Servizio italo-germanico via Svizzera.*

Si distribuiscono biglietti:

— a foglietto con tagliando speciale per la traversata della Svizzera,

— di corsa semplice,

— validi 20 giorni.

Fermate intermedie. — Sono concesse fermate intermedie senza limitazioni.

Biglietti per ragazzi. — I ragazzi di età inferiore ai quattro anni si trasportano gratuitamente; quelli fra i quattro e i dieci anni, a metà prezzo.

IX. — *Servizio italo-germanico via Austria e Jugoslavia.*

Si distribuiscono biglietti:

— a foglietto,

— di corsa semplice,

— validi 20 giorni, ad eccezione di quelli per Brindisi, Napoli e Palermo che sono validi 25 giorni.

Fermate intermedie. — Sono concesse fermate intermedie senza limitazioni.

Biglietti per ragazzi. — I ragazzi di età inferiore ai quattro anni si trasportano gratuitamente; quelli fra i quattro e i dieci anni, a metà prezzo.

X. — *Servizio italo-cecoslovacco.*

Si distribuiscono biglietti:

— a cartoncino nel servizio dalla Cecoslovacchia e

— a foglietto nel servizio dall'Italia,

— di corsa semplice,

validi 20 giorni, ad eccezione di quelli da e per Napoli che valgono 25 giorni.

Fermate intermedie. — Sono concesse fermate intermedie senza limitazioni.

Biglietti per ragazzi. — I ragazzi di età inferiore ai quattro anni si trasportano gratuitamente; quelli fra i quattro e i dieci anni, a metà prezzo.

XI. — *Servizio italo-austriaco.*

Si distribuiscono biglietti:

— a cartoncino per percorrenze italiane fino a 200 km. e

— a foglietto per percorrenze maggiori,

— di corsa semplice,

— validi 6 giorni per percorrenze complessive fino a 600 km. e giorni 1 in più per ogni ulteriore percorso di 100 km., considerando compiuto il centinaio di km. incominciato.

Fermate intermedie. — Sono concesse fermate intermedie senza limitazioni per biglietti a foglietto; una sola fermata è concessa pei biglietti a cartoncino.

Biglietti per ragazzi. — I ragazzi di età inferiore ai quattro anni si trasportano gratuitamente, quelli fra i quattro ed i dieci anni a metà prezzo.

XII. — *Servizi dei biglietti combinabili internazionali.*

Per i percorsi delle principali amministrazioni ferroviarie, lacuali e marittime dell'Italia, Svizzera, Francia, Belgio, Lussemburgo, Olanda, Danimarca, Inghilterra, Cecoslovacchia e dell'Algeria si distribuiscono biglietti:

— a libretto,

— di corsa semplice, d'andata e ritorno, circolari e misti di andata-ritorno e circolari,

— validi: 45 giorni per distanze da 500 a 1000 Km.
60 » » » » 1001 a 3000 » ,
90 » » » » 3001 a 5000 » e
120 » » » superiori a 5000 » .

Fermate intermedie. — Sono concesse fermate intermedie senza limitazioni.

Biglietti per ragazzi. — I ragazzi di età inferiore ai tre anni si trasportano gratuitamente, quelli fra i tre e gli otto anni, a metà prezzo.

XIII. — *Servizio al treno Sempione-Oriente-Espresso.*

Il treno di lusso Sempione-Oriente-Espresso, composto esclusivamente di carrozze a letti e restaurant della Compagnia Internazionale delle Carrozze con letti, segue l'itinerario:

Londra - Parigi - Vallorbe - Iselle - Milano - Venezia - Postumia - Belgrado - Costantinopoli con diramazioni per Atene e Bucarest.

A Milano vi si aggiunge una carrozza a letti proveniente da Bordeaux-Lione-Modane ed una vettura a letti proveniente da Ostenda-Bruxelles-Basilea-Chiasso.

Queste due ultime carozze viaggiano nei percorsi fino a Milano con treni ordinari.

Per i viaggi da effettuarsi col detto treno nonchè colle vetture a letti provenienti da Bordeaux e da Ostenda sono stati istituiti dei biglietti speciali di I classe, coll'intestazione treno di lusso, « Sempione-Oriente - Espresso », a libretto:

a) di corsa semplice, validi

— per distanze fino a 150 Km., 1 giorno,
— » » » a 200 » 2 giorni

— ed un giorno in più per ogni ulteriore percorso di 100 Km, fino ad un massimo di 15 giorni, considerando compiuto il centinaio di Km. incominciato;

b) d'andata e di ritorno, validi

— 90 giorni per qualsiasi percorso.

Fermate intermedie. — Sono concesse fermate intermedie senza limitazioni.

Biglietti per ragazzi. — I ragazzi di età inferiore ai tre anni si trasportano gratuitamente, quelli fra i tre e gli otto anni a metà prezzo..

Oltre ai biglietti speciali sopraindicati si possono usare al Sempione - Oriente- Espresso anche tutti gli altri biglietti di I classe validi per tutti i treni del servizio interno e dei servizi internazionali coll'Inghilterra, Francia, Belgio, Svizzera e Jugoslavia che si riferiscono ai percorsi sopraindicati.

Nelle relazioni del servizio locale italiano da oltre per oltre Venezia si distribuiscono dei biglietti speciali coll'indicazione « Treno di lusso ».

XIV. — *Servizio diretto (coi treni ordinari) fra l'Europa occidentale e l'Europa orientale (via Postumia).*

Fra le stazioni dell'oriente e dell'occidente d'Europa situate sull'itinerario del Sempione - Oriente - Espresso nonchè qualche altra stazione dell'Europa occidentale, si distribuiscono biglietti diretti di I e II classe a libretto,

a) di corsa semplice: validi 15 giorni e
b) di andata-ritorno: validi 90 giorni.

Fermate intermedie. — Sono concesse fermate intermedie senza limitazioni.

Biglietti per ragazzi. — I ragazzi di età inferiore ai tre anni si trasportano gratuitamente, quelli fra i tre e gli otto anni a metà prezzo.

XV. — *Servizio Italo-serbo-croato-sloveno* (1).

Si distribuiscono biglietti:

— a cartoncino per percorsi italiani fino a 200 Km. e
— a foglietto per percorrenze maggiori,

(1) La relativa tariffa si trova in corso di compilazione. La data di attivazione verrà notificata a suo tempo nel Bollettino Commerciale delle Ferrovie dello Stato.

— di corsa semplice,

— validi 5 giorni per percorrenze complessive fino a 500 Km. e giorni 1 in più per ogni ulteriore percorso di 100 Km. considerando compiuto il centinaio di Km. incominciato.

Fermate intermedie. — Sono concesse fermate intermedie senza limitazioni per i biglietti a foglietto; nessuna fermata è concessa per quelli a cartoncino.

Biglietti per ragazzi. — I ragazzi di età inferiore ai quattro anni si trasportano gratuitamente, quelli fra i quattro ed i dieci anni a metà prezzo.

XVI. — *Servizio italo-ungherese* (1).

Si distribuiscono biglietti:

— a foglietto,

— di corsa semplice,

— validi 20 giorni

Fermate intermedie. — Sono concesse fermate intermedie senza limitazioni.

Biglietti per ragazzi. — I ragazzi di età inferiore ai quattro anni si trasportano gratuitamente; quelli fra i quattro e i dieci anni, a meta prezzo.

---

(1) La relativa tariffa si trova in corso di compilazione. La data di attivazione verrà notificata e suo tempo nel Bollettino Commerciale delle Ferrovie dello Stato.

Ordine di servizio N. 42.

Apertura all'esercizio della fermata di Coldragone-Villa Felice.

Col giorno 28 luglio 1921, sulla linea Avezzano-Roccasecca, è stata aperta all'esercizio, la fermata di Coldragone-Villa Felice situata fra le stazioni di Arce e Roccasecca, dalle quali dista rispettivamente m. 4.248 e m. 5.061.

La detta fermata è ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani e viene esercitata per mezzo di un assuntore in base alle norme dell'Ordine di servizio n. 132-1920.

La fermata stessa distribuisce biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto allegato *A* al presente ordine di servizio.

Non essendo la fermata provvista di segnali fissi, alla eventuale protezione dei treni provvede il personale di scorta.

Della registrazione e contabilità dei biglietti, nonchè del versamento dei relativi importi, resta incaricata la stazione di Roccasecca.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale dell'orario di servizio » Edizione marzo 1921), nella parte I del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » edizione giugno 1914), nella parte II del prontuario suddetto (edizione 1° marzo 1922) e nei prontuari manoscitti delle distanze in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo, si dovranno praticare le aggiunte indicate nell'allegato *B* al presente Ordine di Servizio.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato **A** *all'Ordine di servizio N. 42-1923.*

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di Coldragone-Villa Felice.

DA	A o viceversa	Biglietti di corsa semplice			Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
		1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	
Coldragone Villa Felice	Avezzano	29.80	19.90	11.55	Roccasecca
	Capistrello	26.45	17.65	10.40	
	Canistro	23.40	15.70	9.20	
	Civitella Roveto	22.15	14.95	8.80	
	Civita d'Antino Morino	19.90	13.45	7.90	
	Morrea Castronuovo R.ra	18.30	12.40	7.40	
	S. Vincenzo Valle Roveto	17.20	11.65	7.00	
	Balsorano	15.75	10.60	6.50	
	Sora	10.60	7.30	4.55	
	Isola Liri	8.70	6.10	3.40	
	Arpino	6.80	4.90	2.75	
	Fontana Liri	4.55	2.90	1.80	
	Roccasecca	2.90	2.15	1.45	
	Arce	2.45	1.85	1.30	

*Allegato **B** all'ordine di servizio N. 42-1923.*

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 10 fra i nomi di Cogoleto e Colico devesi inserire:

Coldragone-Villa Felice ● L B/R/116

Nella parte I del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione giugno 1914) a pagina 23, fra i nomi di Cogoleto e Colico devesi inserire:

Roma
/Coldragone - Villa Felice /Roccasecca - Avezzano /6° Avezzano/
(casa cantoniera) Caserta V (6) /B (6)

Nella parte II — tabelle polimetriche — del prontuario suddetto (edizione 1° marzo 1922) a pagina 36, nella tabella (131) Roccasecca-Avessano devesi trascrivere fra i nomi di Roccasecca ed Arce il nome di Coldragone-Villa Felice seguito da dischetto nero, con le seguenti distanze dalle stazioni e fermate della linea:

Roccasecca	Km.	6	P. Vincenzo Valle Roveto	Km.	42
Acre	»	5	Morrea Castron. Rendinara	»	45
Fontana Liri	»	9	Civita d'Antino Morino . .	»	49
Arpino	»	15	Civitella Roveto	»	55
Isola Liri	»	20	Canistro	»	58
Sora	»	25	Capistrello	»	66
Balsorano	»	38	Avezzano	»	75

A pagina 56, fra i nomi di Cogoleto e Colico, devesi inserire:

/Coldragone-Villa Felice ● /131/

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo devesi:

— nell'indice, alla propria sede, aggiungere « Coldragone-Villa Felice (casa cantoniera) » con il numero della pagina e il numero progressivo;

— nell'interno dei prontuari stessi, prima del nome di Arce trascrivere « Coldragone-Villa Felice (casa cantoniera) » e di contro al nome esporre la distanza e il relativo istradamento procedendo secondo quanto appresso.

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Roccasecca-Avezzano la distanza deve essere rilevata dalla tabella 131 a pagina 36 della parte II del prontuario generale, già modificata come sopra e detto.

Per tutti gli altri prontuari la distanza deve invece essere formata aggiungendo Km. 4 a quella indicata per Arce e Km. 6 a quella indicata per Roccasecca, e scegliendo la più breve. L'instradamento sarà quello stesso esposto per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Ordine di servizio N. 43.

Autonomia della stazione di Treviso scalo merci.

Dal 1° dicembre 1922 la stazione di Treviso Scalo Merci, posta al Km. 22+883 della linea Mestre-Casarsa-Udine, ha cessato di far parte della stazione di Treviso e viene considerata stazione autonoma.

Essa è abilitata al servizio merci piccola velocità in collettame ed a carro completo in servizio interno, cumulativo italiano ed internazionale, conservando, agli effetti della tassazione dei trasporti, la stessa distanza di Treviso.

Nulla è innovato per quanto riguarda la contabilità, che la stazione di Treviso Scalo Merci dovrà inviare ai competenti Uffici di Controllo con le modalità prescritte.

I versamenti della stazione medesima dovranno essere inviati alla Cassa di Trieste con la periodicità della categoria *A* di cui l'allegato all'Ordine di Servizio N. 184-1913.

In consenguenza di quanto sopra nel Prontuario generale delle distanze (edizione giugno 1914) a pagina 61, fra i nomi di Treviso Porta Cavour e Trezzano sul Naviglio devesi inserire:

Mestre-Treviso/Venezia

Treviso Scalo Merci/Casarsa-Udine/4° Treviso/Treviso /—/—/—/O/V/

e depennare la lettera *O* (14) di contro a Treviso, nonchè la nota 14 in calce.

Nel « Prontuario generale, parte II » (edizione 1° marzo 1922) a pagina 17, tabelle polimetriche N. 65 e 68, di contro al nome di Treviso esporre rispettivamente i richiami « (1) e (2) », alle pagine 18 e 19, tabelle polimetriche N. 69, 76 e 77 di contro al nome di Treviso esporre il richiamo (1). In calce a ciascuna tabella sopraindicata riportare la seguente nota con il rispettivo richiamo:

« Le distanze da e per Treviso valgono anche per i trasporti da e per Treviso Scalo Merci ».

A pagina 68, indice alfabetico, fra i nomi di Treviso Porta Cavour e Trezzano sul Naviglio devesi inserire:

Treviso Scalo Merci (65. 68. 69)
76. 77

Nella « Prefazione generale all'Orario generale di servizio » (edizione marzo 1922) pagina 17 fra i nomi di Treviso Porta Cavour e Trezzano sul Naviglio devesi inserire:

Treviso Scalo Merci (4) /V/50/

A pagina 18 nota (4), dopo Torre Annunziata Porto, aggiungere « Treviso Scalo Merci ».

Nel « Prontuario manoscritto delle distanze chilometriche « in uso nelle gestioni merci, devesi:

a) all'indice, fra i nomi di Treviso Porta Cavour e Trezzano sul Naviglio inserire « Treviso Scalo Merci » con il numero della pagina e il numero progressivo;

b) all'interno dei prontuari stessi, fra i numeri di Treviso e Lancenigo, inserire « Treviso Scalo Merci » e di contro al nome esporre la distanza e l'istradamento indicato per Treviso.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 44.

Trasporti per conto delle società cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari.

(Vedi ordine di servizio n. 102-1921).

La « Società cooperativa di consumo ferrovieri di Jesi e dintorni », avendo estesa la vendita al pubblico delle proprie merci, non ha più diritto, a principiare dal 1° maggio 1923, a fruire della riduzione di tariffa di cui il Regolamento sui trasporti per conto

delle Società cooperative ferroviarie, pubblicato con l'Ordine di servizio n. 167-1911.

La Società stessa deve quindi essere depennata dall'elenco allegato *A* al citato regolamento, ristampato con l'Ordine di servizio n. 48-1918.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 45.

Cambiamento di nome della stazione di Licciana Terrarossa.

La stazione di *Licciana Terrarossa*, della linea Parma-Spezia, assume la nuova denominazione di *Terrarossa Tresana*.

Di conseguenza, nella parte 1ª del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914), si dovrà:

— alla pagina 32, depennare il nome della stazione di Licciana Terrarossa, con le relative indicazioni, e

— alla pagina 60, iscrivere fra la stazione di Terranova Monferrato e la casa cantoniera di Terrasa, il nome della stazione di Terrarossa Tresana con le indicazioni esistenti per Licciana Terrarossa

e nella parte 2ª del Prontuario stesso (edizione 1° marzo 1922), alle pagine 24 (tabella 104) e 59, si dovrà modificare Licciana Terrarossa in Terrarossa Tresana.

Conforme modificazione dovrà apportarsi a tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della suddetta stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 28.

Ritenute fiscali sui compensi di perizia.

Con richiamo alla circolare n. 11, inserita nel Bollettino Ufficiale n. 7 del 15 febbraio c. a., si avverte che anche i compensi dovuti ad estranei in dipendenza di perizie eseguite per trasporti in transito, dovranno essere decurtati dell'imposta di R. M. 8,65 per cento, nonchè dell'addizionale 15 % e del contributo di guerra 0,375 %.

Le stazioni interessate provvederanno a versare a Cassa l'ammontare di tali trattenute all'appoggio di corrispondente avviso d'introito mod. R 110.

Siccome poi le quietanze riferibili ai detti compensi debbono essere consegnate ai destinatari dei trasporti, così si prescrive che le medesime, in analogia di quanto si pratica per quelle liberatorie, siano rilasciate e firmate dei percipienti in doppio originale; uno dei quali (beninteso in esenzione di bollo perchè per uso interno amministrativo) sarà, a cura delle stazioni, da allegarsi al mod. R. 110 sovracitato col versamento a Cassa delle ritenute in parola.

Il Direttore Generale
ALZONA.

SENTENZA

Il verbale di accertamento costituisce prova legale della causa del danno verificatosi nel trasporto ferroviario (art. 135 delle Tariffe).

In caso di incendio di una spedizione di carbone vegetale si presume che l'incendio sia avvenuto per la sola natura pericolosa della merce e senza colpa della Ferrovia, salvo la prova contraria.

E non occorre che la Ferrovia provi il nesso concreto di causalità tra il danno e la proprietà pericolosa della merce.

CASSAZIONE NAPOLI 3 aprile 1923. — *Pres.* Faggella — *Rel.* Spinelli — P. M. Pellegrini — Ferrovie contro Carugno.

IN DIRITTO.

Osserva che si ravvisi fondato il proposto ricorso. Erroneamente la sentenza afferma che il verbale di avaria è un atto unilaterale dell'Amministrazione ferroviaria (vettore) che non fa fede di fronte all'altra parte (speditore). Chi spedisce a mezzo ferrovia una merce conchiude con la relativa Amministrazione un contratto di trasporto, nel quale, per lo articolo 3 delle tariffe e condizioni di cui alla legge 27 aprile 1885, è obbligatoriamente applicabile l'articolo 135 delle tariffe, per cui l'Amministrazione stessa è obbligata ad accertare nella forma scritta indicata in detto articolo, tosto che l'avaria si rileva o viene denunciata, l'avaria stessa in presenza per quanto possibile di chi ha diritto di disporre della spedizione. E poichè il destinatario accede al detto contratto allorchè, come nel caso esaminato dalla sentenza impugnata, ritira, previo pagamento delle relative spese, tasse, ecc dovute per il trasporto il bollettino di consegna che gli dà diritto a ritirare la merce, così anche in di lui confronto fanno stato i patti e condizioni del contratto e tra queste quello del modo di accertamento delle avarie giusta è prescritto in detto

articolo 135. Patto per cui, quando l'accertamento dell'avaria è stato eseguito nella forma pattizia stabilita, il relativo verbale fa stato contro tutti gl'interessati, siccome è giurisprudenza ed insegnamento concorde anche di questo Supremo Collegio. Soltanto chi fu assente ha diritto alla prova contraria nei modi dalla legge consentiti contro ogni prova diretta non avente carattere di atto pubblico ricevuto con le richieste formalità da pubblico ufficiale autorizzato, nel luogo ove l'atto fu eseguito, ad attribuirgli la pubblica fede, ma non può negare attendibilità a quel verbale, quando non ne produca la prova contraria. Onde il secondo motivo del ricorso deve essere accolto.

E deve accogliersi anche il primo motivo. L'art. 130 delle suindicate tariffe stabilisce che l'Amministrazione, a meno che sia provata la sua colpa non può essere tenuta responsabile;

. . . c) delle avarie e del deperimento delle merci infiammabili, esplondenti, fulminanti od altrimenti pericolose, in quanto il danno possa essere considerato come la conseguenza delle proprietà pericolose delle merci stesse e del loro modo di imballaggio. E l'allegato nove, portante la classificazione delle merci pericolose, alla categoria terza contempla il carbone vegetale o carbone di legna, tra le materie combustibili e di facile combustione. Nella specie esaminata dalla sentenza impugnata trattavasi di carbone di legna consegnato a norma della lettera c) dell'art. 14 delle tariffe e condizioni per trasporto delle merci infiammabili ed esplodenti, in sacchi e spedito in vagone aperto senza copertone, affinchè potesse essere tosto avvertita l'eventuale combustione prodotta da qualche pezzo non totalmente spento per recente fabbricazione, secondo testualmente è scritto in detto articolo. Si versava quindi non nel caso normale di trasporto di merci, la cui avaria o perdita si presumeva per regola generale degli articoli 400 Codice di commercio e 129 tariffe suindicate, 30 convenzione di Berna, dipeso da colpa del vettore che ne risponde perciò dei danni, ove non riesca a dimostrare che la perdita o l'avaria è derivata da caso fortuito o da forza maggiore, da vizio delle cose stesse o dalla loro natura, da fatto del mittente o del destinatario, ma nel caso eccezionale degli articoli 401 Codice di commercio 130 tariffe e 31 Convenzione suddetta, per i quali nei trasporti di materie infiammabili, combustibili, o altrimenti peri-

colose si presume che la perdita o l'avaria sia derivata dalla natura della materia trasportata, donde la conseguente irresponsabilità della amministrazione ferroviaria, ove non sia dimostrato dall'interessato che tal perdita od avaria sia dipesa invece da colpa dell'Amministrazione stessa.

La sentenza quindi non poteva in difetto di prova concreta da parte del destinatario Carugno d'essersi il carbone bruciato per colpa delle Ferrovie, ritenere senz'altro la responsabilità delle stesse, basandola sul disposto dell'art. 400 Codice di commercio ed escludendo ogni attendibilità al verbale di inchiesta amministrativa prodotto dalla ricorrente Amministrazione, per l'addotta non concordia nella richiesta dell'esclusione della responsabilità delle ferrovie. Queste avevano in loro favore la disposizione precisa della legge che escludeva la loro responsabilità nel'incendio del carbone, perchè il codice presumevalo derivato dalla natura pericolosa, facilmente infiammabile del carbone stesso.

L'inchiesta era stata dalle Ferrovie prodotta per corroborare quella presunzione legale d'irresponsabilità, e la sentenza invece, ritenendo, secondo si legge nelle sue considerazioni, che « incombe all'amministrazione ferroviaria, tenuta pel contratto a restituire in buone condizioni la cosa ricevuta, l'obbligo di provare di essersi il carbone bruciato, non per colpa di lei, ma per forza maggiore, e per vizi della merce, o per colpa dello speditore, per avere questi caricato il carbone quando non era interamente spento », violava le disposizioni dei citati articoli 401, 130 e 81 regolanti le responsabilità del vettore ferroviario nei trasporti delle materie pericolose. Essa confuse la eccezionale irresponsabilità di questi articoli, con la normale responsabilità del vettore in genere e delle ferrovie in ispecie in materia di trasporti delle merci non contemplate tra le pericolose. Non tenne conto che gli articoli 400, 129 e 30 innanzi ricordati addossano alle ferrovie la prova della loro incolpevolezza nel caso di avaria o perdita della merce non pericolosa, mentre per il carbone rientrante tra le materie facilmente infiammabili e pericolose, la prova della colpa delle ferrovie è dalla legge posta a carico di colui, che avendo diritto alla merce può domandare il risarcimento del danno.

Nè giova al resistente invocare il convincimento di fatto del giudice di merito, perchè esso è basato sull'erroneo criterio di

diritto, cioè che anche nella ipotesi del trasporto di materie infiammabili o altrimenti pericolose, il vettore ferroviario debba provare la sua irresponsabilità, mentre questa è ammessa dalla legge in siffatta ipotesi, salvo la prova contraria.

Tanto meno può il resistente invocare la teoria, sostenuta da autorevoli giuristi ed anche da autorevole giurisprudenza, cioè che alle Ferrovie spetti dimostrare in concreto il nesso causale tra il rischio escluso e lo incendio. Giacchè bene osservano in contrario non meno autorevoli giuristi e non meno autorevole giurisprudenza che il testo, lo spirito e la genesi della stessa legge non si prestano alla interpretazione data alla frase « in quanto il danno possa essere considerato come la conseguenza delle proprietà pericolose delle merci stesse e del loro modo d'imballaggio », che si legge alla lettera *c*) dell'art. 130 delle tariffe. Questo articolo determina il contenuto della eccezione fatta dall'art. 401 codice commercio alla norma generale del precedente art. 400, e risponde alla eguale eccezione portata dall'art. 31 alla regola del'art. 30 della Convenzione Internazionale. Non è possibile pensare quindi che il legislatore avesse voluto, e nella regola e nella eccezione suindicata, addossare sempre all'Amministrazione ferroviaria la prova della propria incolpabilità, a tanto riducendosi in sostanza la dimostrazione concreta che l'incendio del carbone, lo scoppio di un esplondente sia dipeso dalla proprietà pericolosa di tali materie. Invece la legge invertì l'onere della prova della responsabilità per la perdita e per l'avaria delle merci esplodenti, infiammabili o altrimenti pericolose, perchè dovendo le Ferrovie obbligatoriamente eseguire i trasporti anche di tali materie, nei quali trasporti il rischio che esse assumono è anche maggiore appunto per le proprietà pericolose delle medesime, non poteva, senza ingiustizia, addossare anche per siffatto maggiore rischio l'obbligo della prova della sua irresponsabilità imposta per trasporti di merci esponenti le ferrovie a rischio minore. Onde giustamente dettò nel citato art. 130 delle tariffe e condizioni di trasporto, formanti legge contrattuale tra le parti, che l'Amministrazione ferroviaria non potesse essere ritenuta responsabile, a meno che sia provata la sua colpa, delle avarie e del deperimento delle merci infiammabili, esplodenti fulminanti od altrimenti pericolose, inquanto il danno possa essere considerato come la conseguenza delle proprietà pericolose delle merci stesse.

Volle in altri termini la legge la possibilità, non la prova concreta, che l'avaria dipendesse dalle pericolose qualità delle merci trasportate. Possibilità sola che indusse la legge a presumere che le Ferrovie non fossero responsabili del sinistro, e ad esonerarle perciò dalla prova di cui all'art. 400 del Codice commerciale. Esonero che se si dovesse conseguire in base alla prova concreta del nesso causale suindicato, secondo l'opinamento dei sostenitori della teoria non accettata dalla giurisprudenza anche di questa S. C. ricondurrebbe la eccezionale disposizione degli art. 401, 130 e 31 citati codici, tariffe e convenzioni, alla disposizione regolamentare degli articoli precedenti 400, 129, 30 rendendo così per lo meno inutile la fatta eccezione, una volta che nella sostanza per qualunque specie di merci, per qualunque minimo o grave rischio le Ferrovie sarebbero state sempre tenute a dimostrare di non avere colpa alcuna nella perdita o nella avaria delle merci stesse.

Massimario

Personale avventizio R. D. 1588 del 1919 — **Idoneità fisica - Insindacabilità.**

La sistemazione in prova a mente del R. D. 2 settembre 1919 *n.* 1588 *può aver luogo soltanto quando l'agente abbia i requisiti fisici prescritti.*

Il giudizio di inidoneità fisica degli aspiranti alla nomina in prova, dato dal competente Servizio Sanitario, è giudizio tecnico insindacabile e non oppugnabile con certificati di parte.

CONSIGLIO DI STATO. — IV Sezione 21 aprile 1923. — *Est.* Ambrosino — Ricorso Maurillo.

ANNO XVI - N. 20

17 MAGGIO 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(5914) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra

REGIO DECRETO 25 *febbraio* 1923, *n.* 878, *che dà piena ed intera esecuzione agli accordi stipulati il 21 dicembre 1922 tra l'Italia e la Czeco-Slovacchia per i traffici marittimi attraverso Trieste* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto l'art. 5 dello Statuto fondamentale del Regno:

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro segretario di Stato *ad interim* per gli affari esteri e ministro segretario di Stato per l'interno, di concerto coi Ministri segretari di Stato per i lavori pubblici, per la marina, per l'industria e il commercio, per le finanze e per le poste e i telegrafi;

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

Articolo unico.

Piena ed intera esecuzione è data agli Accordi stipulati il 21 dicembre 1922 tra l'Italia e la Czeco-Slovacchia per i traffici marittimi attraverso Trieste.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 25 febbraio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — TEOFILO ROSSI — THAON DI REVEL — CARNAZZA — DE STEFANI — COLONNA DI CESARÒ.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 5 maggio 1923, n. 106.

CONFERENCE DE TRIESTE

pour le développement du trafic tchécoslovaque par le Porte de Trieste.

Le Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie d'une part et le Gouvernement de la République Tchécoslovaque d'autre part, animés du désir de dévellopper le traffic de et pour la Tchécoslovaquie par le port de Trieste, sont convenus de conclure des accords et des arrangements concernant:

1) les frais de place,
2) le tarif adriatique,
3) les trains de marchandises directs,
4) les frêts maritimes,
5) le service télégraphique, teléphonique et radiotelégraphique,
6) les passaports,

et ont désigné, à cet effet, pour leurs plénipotentiaires:

Sa Majesté le Roi d'Italie,
le Gr. Uff. Dott. Iginio Brocchi, Conseiller d'Etat,
le President de la République Tchécoslovaque,
M. Vojtech Krbec, prémier Secrétaire de Légation et chef de bureau au Ministère des Affaires Etrangères,

lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ont arrêté et signé les accords et les arrangements ci-annexés.

Ces accords auront la durée d'un an, sauf les dispositions spéciales de l'art. 7 de l'arrangement N. 5. Exception faite pour l'accord N. 5 et pour l'arrangement N. 6, ces accords pourront être dénoncés seulement dans l'ensemble, par le moyen d'un preavis à donner trois mois avant leur échéance, par une des Hautes Parties Contractantes. A defaut de denonciation, leur durée sera prolongée d'un an à l'autre.

Sans préjudice pour l'exécution prompte des accords et des arrangements qui pourront entrer en vigueur par voie administrative, les accords arrêtes entreront en vigueur après l'approbation de la par des deux Gouvernements suivant la législation de chaque Etat .

En foi de quoi les délégués ci-dessus désignés ont apposé leurs signatures au présent Protocole.

Fait à Trieste en français, en deux exemplaires, le 21 décembre 1922.

Pour l'Italie: *Iginio Brocchi.*

Pour la Tchécoslovaquie: *Krbec.*

I.

Accord pour les frais de place.

Le Gouvernement italien accorde par l'entremise des **RR. Magasins** Généraux de Trieste pour les sucres produits en **Tchécoslovaquie** les réductions suivantes des frais dans les susdits **Magasins Généraux**:

Embarquement direct, taux actuel L. 0,35, taux reduit L. 0,25.

Embarquement à travers l'Hangar, taux actuel L. 1,20, taux reduit L. 1.

Entrée et sortie du Magasin, taux actuel L. 1,60, taux reduit L. 1.

Transport à bord, taux actuel L. 1, taux reduit L. 0,70.

Pesage, taux actuel L. 0,10, taux reduit L. 0,05.

Taxe de grue, taux actuel L. 0,40, taux reduit L. 0,20.

Magasinage, taux actuel L. 0,10 pour 100 kg. par semaine, taux reduit L. 0,08.

L'actuelle franchise de magasinage de deux ou trois semaines est étendue par les Magasins Généraux à seize semaines en faveur des sucres produits en Tchécoslovaque.

Si une réduction générale des taux actuels des Magasins Généraux est accordée, une réduction proportionnelle doit être appliquée en faveur des sucres tchécoslovaques jusqu'à la concurrence de 15 % sur les taux réduits en vertu du présent accord.

Cependant si la dite réduction générale atteint ou surpasse les taux accordés par le présent accord aux sucres tchécoslovaques, une réduction de 15 % doit être appliquée sur les nouveaux taux établis par les Magasins Généraux.

Si, dans de délai de douze mois dès la mise en vigueur du présent accord, l'exportation et l'importation totale de et pour la Tchécoslovaquie en transit par Trieste dépasse a la quantité de 120.000 (cent vingt mille) tonnes, les réductions contenues dans cet accord sur les frais de place seront soumises à une révision.

Le Gouvernement d'Italie accordera dans ce cas pour d'autres marchandises de masse provenant de la Tchécoslovaquie comme magnesite, malt, orge, houblon, cellulose, papier, fer et acier demi-ouvrè, bière et verreries amballées une franchise de magasinage ne depassant pas quatre semaines, dans les Magasins Généraux de Trieste et la réduction des frais actuels des mêmes Magasins, dans une mesure proportionnelle à celle indiquée ci-dessus pour le sucre.

Pour l'Italie: *Iginio Brocchi.*

Pour la Tchécoslovaquie: *Krbec.*

II.

Accord pour le tarif adriatique.

En vue de l'importance que le port de Trieste a pour le trafic international d'importation et d'exportation les Hautes Parties Contractantes s'engagent à s'accorder réciproquemente des facilités tarifaires sur leurs chemins de fer pour les marchandises en transit par le port susdit.

Dans ce but les Hautes Parties Contractantes se prèteront dans les Conferences internationales, l'assistence mutuelle pour arriver à des accords avec les Administrations des chemins de fer des autres Etats participants au tarif adriatique.

Les Hautes Parties Contractantes appliqueront pour la durée du présent accord le tarif adriatique tel qu'il sera publié le 1er janvier 1923.

La Tchécoslovaquie accepte provvisoirement pour la durée de six mois les dispositions du point 3 insérées à la page 13 alinéa 5, 6 et 7 du Proces Verbal de la Conference ferroviére de Bolzano du 24 octobre 1922 (voir annexe) dans lequel il est accordé à l'Administration gérante du service adriatique la faculté de prendre sans l'autorisation préalable des autres Administrations intéressees les mesures nécessaires pour régler le tarif suivant les changements des conditions determinantes son efficacité.

Cette adhésion a lieu sous la condition que pour les gares situées au Nord de la ligne de démarcation Cheb-Praha-Bohumin, la limite maxima de réduction, fixée à 60 % sur les tarifs locaux de la Tchécoslovaquie ne soit pas dépassée.

Toutefois des modifications pourront être apportées au tarif adriatique par suite d'un accord passé entre les Administrations des chemins de fer des Hautes Parties Contractantes.

L'Administration gérante du service adriatique n'aura pas la faculté d'appliquer les rèductions réservées pour les transports effectués de ou pour les gares situées au nord de la susdite ligne de démarcation aux transports de ou pour les gares situées au sud de la même ligne.

Même dans le cas ou de la part des chemins de fer fédéraux autrichiens ou de la Compagnie des chemins de fer autrichienne de Sud (Südbahn), le tarif actuel Tchécoslovachie-Trieste serait denoncé, les Gouvernements d'Italie et de Tchécoslovaquie s'engagent à former un nouveau tarif Tchécoslovaquie-Trieste répondant à l'esprit du présent accord.

Les dispositions de cet accord seront appliquées à partir du 1er janvier 1923.

Pour l'Italie: *Iginio Brocchi.*

Pour la Tchécoslovaquie: *Krbec.*

ANNEXE.

Point 3, alinéa 5, 6, 7 du Proces Verbal de la Conference de Bolzano :

Le President réplique qu'il a été chargé per son Administration de proposer que la Direction soit autorisée à prendre les mesures nécesaires à régulariser les tarifs pour les adacter à la situation changée, dans le cas ou une ultérieure dévalorisation du Mark esercerait une influence sensible sur le trafic avec Trieste.

Le delegué du Ministère des chemins de fer de Prague déclare que dans la plus part des cas il s'agirait de mesures d'ordre financier bien sensibles et qu'il doit par conséquent recommander d'avoir soin qu'il ait d'abord l'adhésion des Administrations participantes étant aussi donné que dans certains cas même l'Administration dirigeante, ne connaissant pas les conditions intêrieures de chaque Administration, ne pourrait pas être en mesure de prendre, de son initiative, une équitable décision. On ne doit pas trascurer la nécessité que certaines mesures soient traitées non seulement au point du vue financier, mais aussi aux autres points de vue concernant les conditions intérieures de chaque Etat.

Il propose donc de maintenir la procédure actuelle, se déclarant toutefois prêt, das ce but d'appuyer, auprés de son Administration, une trattation de pareilles mesures d'une façon qui soit dans l'intérêt de la chose.

III.

Accord pour les trains marchandises directs.

En considération de la necessité de faciliter le trafic à travers le port de Trieste non seulement par des mesures tarifaires, mais aussi, par le transport plus rapide des marchandises, les Hautes Parties Contractantes s'engagent à réorganiser d'un commun accord le dits transports par la création d'itinéraires fixes et de trains directs de marchandises.

Les Hautes Parties Contractantes s'efforceront de faire participer à cette réorganisation les autres Etats dont l'Administration des chemins de fer est intéressée au trafic adriatique en transit.

Pour l'Italie: *Iginio Brocchi.*
Pour la Tchécoslovaquie: *Krbec.*

Si omette la riproduzione degli accordi per i noli marittimi (con allegate dichiarazioni della Compagnia Triestina di navigazione), per il servizio telegrafico, telefonico e radiotelegrafico e per il visto ai passaporti.

REGIO DECRETO 18 *marzo* **1923**, *n.* **890**, *che sopprime l'Ente autonomo portuale di Ancona per la costruzione e l'esercizio delle opere di quel porto* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

In virtù della delegazione dei poteri conferiti al Governo dalla legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Visto il decreto-legge 3 luglio 1919, n. 1359, che istituì, con sede in Ancona un Ente autonomo con la denominazione di « Ente portuale di Ancona » per la costruzione e l'esercizio delle opere di quel porto;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Ministro dei lavori pubblici, di concerto coi ministri delle finanze e della marina;

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

Art. 1.

E' soppresso l'Ente autonomo portuale di Ancona per la costruzione e l'esercizio delle opere di quel porto.

Art. 2.

Il Nostro Ministro segretario di Stato pei lavori pubblici è incaricato di provvedere per tutto quanto concerne la liquidazione della gestione dell'Ente, anche nei riguardi dei terzi.

Il presente decreto avrà vigore dal giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 5 maggio 1923, n. 106.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 18 marzo 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE STEFANI — THAON DI REVEL.

Visto, *Il guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 19 *aprile* 1923, *n.* 936, *relativo all'applicazione delle imposte e delle ritenute sugli stipendi, sulle pensioni e sugli assegni di ogni genere corrisposti al personale proveniente dal cessato regime.* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dei poteri conferiti al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Viste le leggi 26 settembre 1920, n. 1322 e 19 dicembre 1920, n. 1778;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per le finanze:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 8 maggio 1923, n. 108.

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

Art. 1.

Gli stipendi e gli assegni equiparati, le aggiunte di attività e di funzione, le indennità per caro-viveri, i sussidi ed equivalenti di ogni specie, le indennità ed i compensi per prestazioni ordinarie e straordinarie, le indennità di funzioni, di missione, e qualunque altro corrispettivo del genere pagato dallo Stato ai propri dipendenti nei territori annessi al Regno sono corrisposti al lordo e sui medesimi vengono applicati, mediante ritenuta diretta, l'imposta di ricchezza mobile con la relativa addizionale, ai termini degli articoli 2, 3 lett. *b*) e 11 lett. *a*) del testo unico 24 agosto 1877, n. 4021, dell'art. 3 della legge 22 luglio 1894, n. 339, e del R. decreto-legge 16 dicembre 1922, n. 1660, nonchè il contributo dei centesimi di guerra di cui al decreto luogotenenziale 9 giugno 1918, n. 857, allegato *B*).

Sono inoltre applicabili la ritenuta di cui all'art. 3 della legge 7 luglio 1876, n. 3212 nella misura stabilita dall'art. 1 del R. decreto-legge 23 ottobre 1919, n. 1970 e la ritenuta prevista dalle disposizioni dell'art. 11 del decreto luogotenenziale 10 febbraio 1918, n. 107, sostituite da quelle degli articoli 5 e 20 del R. decreto 26 febbraio 1920, n. 219 e dell'art. 12 del R. decreto 11 marzo 1923, n. 614.

L'applicazione dell'imposta, del contributo e delle ritenute viene fatta con le modalità con le quali viene operata nel rimanente territorio del Regno.

Art. 2.

Dal 1° maggio 1923 l'assegno personale eventualmente spettante agli impiegati ed agenti provenienti dal cessato regime che siano provvisti, all'atto delle assimilazioni economiche, di un trattamento economico complessivo superiore a quello che ad essi competerebbe per effetto dell'assimilazione, è determinato in base al confronto fra la somma dello stipendio e degli altri assegni spettanti secondo le norme di assimilazione e la somma degli emolu-

menti goduti secondo le norme del cessato regime, entrambe a lordo delle imposte e delle ritenute di cui all'art. 1 del presente decreto.

Art. 3.

Ferme restando le riduzioni previste dal R. decreto 18 febbraio 1923, n. 440, sulle pensioni dirette e indirette conferite secondo le norme del cessato regime, sulle graziali e su tutti gli altri assegni di carattere analogo, nonchè sugli assegni per caroviveri, viene applicata l'imposta di ricchezza mobile, con la relativa addizionale, e il contributo dei centesimi di guerra.

Art. 4.

Le disposizioni dell'articolo 1 si applicano:

a) dal 1° luglio 1923 agli stipendi ed agli assegni equiparati, alle indennità di carica e di funzioni ed all'indennità caroviveri, corrisposti al personale assunto sotto il cessato regime che è stato o che sarà economicamente assimilato al personale del Regno;

b) dal 1° maggio 1923 agli stipendi ed altri assegni equiparati, all'aggiunta di attività e di funzione ed alle indennità per caro-viveri, corrisposti agli impiegati ed agenti assunti sotto il cessato regime ed esclusi dall'assimilazione, nonchè alla differenza per assegno personale di cui all'art. 3 del presente decreto;

c) dalla pubblicazione del presente decreto agli assegni indicati all'art. 3 della legge 22 luglio 1894, n. 339, con la eccezione di cui al capoverso dell'art. 3 del R. decreto-legge 16 dicembre 1922, n. 1660. Tuttavia per quelli, fra gli assegni anzidetti, che sono determinati secondo norme del Regno estese ai territori annessi, potrà continuarsi fino al 30 giugno 1923 nel sistema attualmente seguito, a condizione che in nessun caso la somma corrisposta all'impiegato o agente, sia superiore a quella netta spettante, per lo stesso oggetto, ad un impiegato od agente delle vecchie Provincie del Regno.

Le disposizioni dell'articolo 3 si applicano dal 1° maggio 1923.

Nulla è innovato per quanto riguarda gli stipendi e gli altri assegni corrisposti agli impiegati assunti dopo il 3 novembre 1918 e le retribuzioni degli avventizi, assoggettati alla imposta di ricchezza mobile, a termini degli articoli 2, 3, lettera *b*), e 11, lett. *a*), del testo único 24 agosto 1877, n. 4024.

Art. 5.

Salvo i termini stabiliti nell'art. 4, per l'applicazione delle imposte è delle ritenute, dalla pubblicazione del presente decreto cessano di aver vigore tutte le disposizioni contrarie, comprese quelle delle ordinanze Ministeriali 11 settembre 1918, B. L. I., nn. 333 e 334.

L'imposta di riccheza mobile, il contributo di centesimi di guerra e le ritenute di cui al presente decreto sostituiscono le imposte dirette, (la tassa di nomina e la ritenuta dovuta secondo le norme del cessato regime).

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 19 aprile 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — DE STEFANI.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

DECRETO MINISTERIALE 1° *maggio* 1923 *che dà norme per la liquidazione degli onorari agli ingegneri in merito alla costruzione di case economiche popolari* (1).

IL MINISTRO PER L'INDUSTRIA E IL COMMERCIO

Visto il R. decreto 8 febbraio 1923, n. 345;

DECRETA:

Art. 1.

Agli effetti della liquidazione degli onorari, le prestazioni professionali degli ingegneri, relative alla costruzione di case economiche e popolari ,saranno distinte in cinque categorie principali, e cioè:

1° studio preliminare;
2° progetto;
3° sviluppo del progetto e direzione dei lavori;
4° contabilità dei lavori;
5° collaudo definitivo.

Art. 2.

Lo studio preliminare o di larga massima, deve essere atto ad individuare l'opera nei suoi elementi d'insieme: topografici, architettonici e finanziari.

Esso deve normalmente comprendere:

a) un bozzetto d'insieme, preferibilmente prospettico, atto ad indicare il carattere architettonico generale dell'opera;

b) una pianta del piano principale colla dimostrazione sommaria del numero e della estensione media degli appartamenti;

c) una relazione portante lo scandaglio sommario della spesa.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 8 maggio 1923, n. 108.

Art. 3.

Il progetto deve essere redatto da un ingegnere secondo le norme prescritte dai regolamenti municipali edilizi e dall'Ufficio per le case popolari del Ministero dell'industria e commercio e riportarne l'approvazione.

Esso deve comprendere:

a) una pianta d'insieme in scala minore di 1:500 riferita agli elementi topografici determinanti la località nella quale verrà costruito lo stabile e la sua orientazione;

b) tutti i prospetti dell'edificio in scala 1:100;

c) le piante delle fondazioni, di ciascuno dei piani e della copertura in scala 1:100;

d) almento una sezione fatta sulla linea più importante e specie sulla linea dei cortili, che ne dimostri i particolari interni, in scala 1:100;

e) i tipi dimostrativi della fognatura domestica e della distribuzione dell'acqua.

Tutti questi elaborati conterranno le indicazioni numeriche relative alle dimensioni degli ambienti, all'altezza dei piani, allo spessore dei muri, ai vani di porte e finestre, e, in genere, tutto ciò che serve ad individuare in ogni sua parte l'edificio.

Il progetto deve comprendere inoltre:

f) un computo metrico estimativo dal quale risultino i quantitativi dei vari articoli di lavoro e i prezzi che si presumono potersi praticare nell'appalto;

g) una breve relazione esplicativa dei concetti tecnici, artistici ed economici ai quali è informato il progetto e dei criteri che si propongono di seguire nell'aggiudicazione e nella condotta dell'appalto.

Art. 4.

Lo sviluppo particolareggiato del progetto può in via di eccezione essere affidato ad un ingegnere che non sia il direttore dei lavori; ma è raccomandabile che i due incarichi siano affidati alla stessa persona e condotti simultaneamente come costituenti un incarico unico.

Tale incarico comprende, per quanto si riferisce allo sviluppo del progetto, la preparazione in tempo debito dei seguenti elaborati:

a) i computi metrici dettagliati delle singole categorie dei lavori, tenendo conto delle variazioni eventualmente portate al progetto di volta in volta che si procede all'appalto delle varie opere;

b) le analisi dei prezzi e ogni altro elemento contrattuale necessario a determinare le modalità delle variazioni dei prezzi stessi;

c) i capitolati d'appalto con le tariffe dei prezzi;

d) tutti i disegni particolareggiati in scala adatta alle varie circostanze, quotati in ogni elemento e con tutti i riferimenti necessari per eseguire i lavori;

e) tutti i dettagli costruttivi, sia tecnici che artistici, i calcoli di stabilità, i modini al vero, i tipi degli infissi e dei ferramenti e ogni altra indicazione occorrente per la condotta dei lavori.

Per quanto si riferisce alla direzione dei lavori l'incarico comprende le seguenti prestazioni:

f) assistere il committente in tutte le trattative con le imprese e coi singoli fornitori, in tutte le pratiche con le autorità e i privati, le quali riguardino la condotta tecnica, artistica, economica e tecnica-legale dell'appalto;

g) esercitare l'alta direzione e sorveglianza dei lavori con visite frequenti, emanando le disposizioni e gli ordini per il coordinamento e l'attuazione del progetto nelle varie fasi esecutive e controllando la qualità dei materiali impiegati nella esecuzione delle opere in modo di assicurarne la buona riuscita;

h) esercitare una scrupolosa sorveglianza sulla liquidazione dei lavori in modo da assicurare il perfetto adempimento delle clausule dell'appalto garantendo con la propria firma la esatta tenuta del registro di contabilità, degli stati di avanzamento e del conto finale formulando le controdeduzioni sulle eventuali riserve ed eccezioni delle Imprese;

i) eseguire il collaudo provvisorio delle opere all'atto della consegna ed assistere il collaudatore nel collaudo definitivo.

Art. 5.

La contabilità dei lavori può essere eseguita dal direttore dei lavori stessi oppure può essere affidata ad altri che però sia persona di fiducia. Nel caso che la contabilità sia affidata ad altra persona, che non sia il direttore, quest'ultimo ha sempre il diritto ed il dovere di esercitare tutti i controlli di cui all'articolo precedente e gli spetterà un indennizzo, per questo titolo pari al 10 % dell'onorario fissato per la contabilità, da prelevarsi a carico dell'onorario stabilito per il misuratore.

Art. 6.

Il collaudo definitivo, da eseguirsi dopo trascorso un congruo termine dall'ultimazione dei lavori e dopo che siano chiuse tutte le contabilità e redatto il conto finale, deve accertare:

1° la buona esecuzione dei lavori e l'adempimento di tutte le clausule dell'appalto e delle eventuali modificazioni debitamente approvate da chi di ragione;

2° la corrispondenza delle registrazioni contabili con le opere effettivamente eseguite, l'esattezza dei computi, il giusto apprezzamento dei lavori;

3° la regolarità di procedimento della Direzione dei lavori;

4° l'esame delle riserve presentate in qualunque tempo dall'impresa e la formulazione delle relative proposte.

Art. 7.

L'onorario per lo studio preliminare spetta all'ingegnere soltanto nel caso in cui l'incarico conferitogli non abbia avuto ulteriore sviluppo in un regolare progetto, in caso diverso deve intendersi compreso nell'onorario relativo a quest'ultimo.

Art. 8.

L'onorario relativo al progetto viene commisurato in ragione percentuale dell'importo previsto nel computo metrico estimativo allegato al progetto stesso. Esso può essere corrisposto per intiero all'accettazione del progetto, indipendentemente da qualsiasi ulteriore sviluppo dell'incarico conferito al compilatore.

Art. 9.

L'onorario per la direzione dei lavori e per lo sviluppo particolareggiato nel progetto viene stabilito in una unica percentuale sull'importo dei lavori quale risulta dalla liquidazione del collaudatore.

Art. 10.

L'onorario per la contabilità e per il collaudo definitivo delle opere viene pure stabilito in ragione percentuale sull'importo liquidato dal collaudatore.

Art. 11.

Gli onorari per la direzione dei lavori e lo sviluppo del progetto e per la contabilità, potranno essere corrisposti per acconti parziali nella misura dell'80% del dovuto, secondo gli stati di avanzamento delle opere. Il rimanente 20% sarà corrisposto dopo il collaudo e in ogni caso non oltre i 15 mesi dall'ultimazione dei lavori. In mancanza del collaudo la liquidazione dei suddetti onorari sarà fatta sull'imprto del conto finale.

Art. 12.

Quando il collaudo sia eseguito da tre collaudatori l'onorario globale sarà calcolato raddoppiando i coefficienti della tabella dell'articolo seguente.

Art. 13.

Le misure degli onorari che potranno gravare sui mutui, per le prestazioni dei tecnici delle Cooperative edilizie che ottennero il contributo dello Stato, sono indicate nella seguente tabella:

N.° d'ordine	Importo dei lavori	Studio preliminare	Progetto	Sviluppo del progetto e direzione dei lavori	Contabilità dei lavori	Collaudo definitivo
1	100.000	0.50	1.50	3.60	1.10	1.00
2	500.000	0.30	1.20	3.00	1.00	0.70
3	1.000.000	0.20	1.00	2.70	1.00	0.40
4	1.500.000	0.18	0.80	2.50	1.00	0.30
5	2.000.000	0.16	0.65	2.35	0.90	0.25
6	3.000.000	0.14	0.55	2.20	0.80	0.20
7	4.000.000	0.12	0.50	2.05	0.75	0.16
8	5.000.000	0.10	0.50	1.90	0.75	0.15
9	6.000.000	0.09	0.45	1.80	0.75	0.15
10	7.000.000	0.085	0.43	1.70	0.70	0.14
11	8.000.000	0.08	0.40	1.60	0.70	0.13
12	9.000.000	0.075	0.38	1.50	0.65	0.12
13	10.000.000	0.07	0.35	1.40	0.65	0.12
14	15.000.000 e oltre	0.05	0.30	1.20	0.50	0.10

L'applicazione della tabella per importi delle opere intermedie fra quelli riportati nella medesima si fa per interpolazione lineare.

Art. 14.

Lo stipendio degli assistenti addetti alla sorveglianza dei lavori non è compreso nell'onorario dell'ingegnere.

Esso è a carico della Cooperativa appaltante. E' escluso che l'opera dell'assistente sia compensata a percentuale.

L'assistente deve essere persona bene accetta al direttore dei lavori.

Art. 15.

Le percentuali stabilite nella tabella dell'art. 13 sono integralmente applicabili per progetti e lavori di case economiche

che abbiano una struttura complessa e richiedano un accurato studio di pianta.

Invece, se le case da costruire sono a tipo operaio, di struttura semplice senza obblighi speciali di perimetro, le percentuali suddette devono essere convenientemente ridotte.

Art. 16.

Allorchè le costruzioni sono costituite da fabbricati staccati, ma la cui struttura sia identica o differisca per particolari di scarso interesse dal tipo principale, l'onorario per il progetto viene stabilito sull'importo di un solo fabbricato applicando il relativo coefficiente.

Per tutti gli altri fabbricati si corrisponderà all'ingegnere soltanto una percentuale sull'importo dell'onorario relativo al primo, da fissarsi in modo conveniente caso per caso.

Invece, per tutte le altre prestazioni (direzione, contabilità, ecc.) l'onorario sarà sempre stabilito in base all'importo totale del lavoro, ma con una riduzione da fissarsi caso per caso.

Art. 17.

L'importo dei lavori in base al quale devono essere fissate le percentuali per gli onorari è quello che risulta complessivamente da tutti i lavori affidati all'ingegnere che si svolgono nella stessa zona ancorchè si tratti di più fabbricati diversi e salvo la limitazione di cui alla prima parte dell'articolo precedente.

Art. 18.

Gli onorari relativi ai lavori eseguiti con mutui suppletivi verranno calcolati applicando all'importo dei mutui suppletivi medesimi, le percentuali relative all'ammontare ottenuto sommando il mutuo principale col suppletivo.

Art. 19.

In nessun caso sarà ammesso che gli ingegneri delle Cooperative ricevano in qualsiasi forma tutto o parte del loro compenso dalle Imprese che hanno in appalto opere e forniture relative ai

lavori, nè sarà ammesso che i loro onorari siano conglobati con emolumenti o spese non inerenti alla loro prestazione di carattere tecnico.

La inosservanza delle disposizioni di cui al comma precedente produrrà senz'altro la sospensione del nulla osta ai certificati di pagamento relativi sia agli stati di avanzamento dei lavori, sia ai compensi degli ingegneri, fino a che la Cooperativa non abbia provveduto a togliere gli effetti delle irregolarità riscontrate.

Roma, 1° maggio 1923.

Il Ministro per l'industria e il commercio
TEOFILO ROSSI.

Ordine di servizio N. 46.

Trasporti per conto delle società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

(Vedi ordini di servizio n. 48-1918 e 138-192).

La « Società anonima cooperativa di consumo fra gli agenti ferroviari della stazione di Aulla » e la « Società cooperativa di consumo fra gli agenti ferroviari di Aquila », devono essere depennate dall'allegato *A* (ristampato con ordine di servizio numero 48-1918) « Regolamento sui trasporti per conto delle Società cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari » di cui l'ordine di servizio n. 167, 1911.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Circolare N. 29.

Norme per la contabilizzazione delle somme riscosse dai soci di cooperative edilizie ferroviarie.

Per la contabilizzazione delle somme riscosse dai soci di Cooperative Edilizie ferroviarie in ammortamento dei mutui contratti col fondo pensioni e sussidi o con la Cassa Depositi e Prestiti si debbono osservare le seguenti norme:

1° L'inizio delle trattenute a ruolo delle mensilità di ammortamento verrà disposto dal Servizio Ragioneria mediante invio agli Uffici di competenza del Mod. Rag. C.C.I., nel quale saranno anche indicate le eventuali quote supplementari da trattenersi a saldo di arretrati, in aggiunta alla mensilità provvisoria o definitiva calcolata dal Servizio stesso.

2° Ogni Ufficio, appena ricevuto il Mod. R.C.C.1., dovrà aprire ed intestare all'agente assegnatario dell'alloggio il conto corrente indivisibile (Mod. Rag. C.C.6) ed iniziare, senz'altro, la trattenuta sullo stipendio, sulla paga o sulla pensione, restituendo al Servizio Ragioneria il tagliando di conferma annesso al Modulo Rag. C.C.1.

Le trattenute saranno da imputarsi, fino a nuovo avviso, al conto 88 di entrata, partitario 237.

Il conto corrente individuale dev'essere conservato diligentemente dai singoli Uffici insieme alla posizione contabile dell'agente (S. 201).

3° In caso di trasloco ad altro Ufficio dell'agente cui si fa la trattenuta, tanto il conto corrente individuale (Mod. Rag. C. C.6) quanto il Mod. Rag. C.C.1, saranno trasmessi al nuovo Ufficio, il quale continuerà, senza alcuna interruzione, le trattenute a ruolo.

In caso di esonero o di licenziamento con diritto a pensione, i suddetti documenti devono essere trasmessi allo Ufficio Pensioni di Firenze, il quale, nel caso di ritardo alla liquidazione della pensione, provvederà al ricupero delle mensilità arretrate di ammortamento all'atto del pagamento delle corrispondenti mensilità di pensione.

In caso di esonero o licenziamento senza diritto a pensione, l'Ufficio che ha in forza l'agente dovrà sospendere la corresponsione di qualsiasi competenza, ed avvertire subito dell'avvenuto esonero o licenziamento il servizio ragioneria. Analoga comunicazione dovrà essere fatta in caso di morte sia da parte dell'ufficio a cui l'agente appartiene sia da parte dell'ufficio pensione, quando si tratti di agente pensionato. In ogni caso dovrà essere indicata l'ultima mensilità trattenuta.

4° A partire dal bimestre maggio-giugno c. a., le varie sedi contabili allegheranno ai riassunti bimestrali dei ruoli paga, gli elenchi mod. R. C. C. 3 in duplice copia, e per cooperativa, delle ritenute eseguite in ciascun bimestre.

Il totale di tali elenchi dovrà naturalmente concordare con le somme complessivamente imputate al partitario 237.

Gli Uffici che non compilano riassunti allegheranno gli elenchi predetti ai ruoli paga del secondo mese di ciascun bimestre, per

modo che la competente sede contabile, previ i riscontri di sua competenza, possa unirli al relativo riassunto.

5° Gli Uffici di ragioneria e la Sezione interna del servizio ragioneria nel ricevere, con i riassunti, gli elenchi di cui sopra, ne accerteranno la esatta corrispondenza con le trattenute esposte sui ruoli.

Bimestralmente, accertata anche la corrispondenza fra le risultanze della prima nota ed il totale complessivo degli elenchi, gli uffici predetti trasmetteranno gli elenchi tutti al Servizio ragioneria con Mod. G. 60.

6° Per le ritenute già effettuate dal mese di dicembre 1922 al 30 aprile c. a. tutti gli Uffici che compilano i ruoli paga provvederanno, dopo di aver aperto il conto corrente individuale e registratevi le ritenute medesime, a compilare, per il periodo anzidetto apposito elenco Mod. R. C. C. 3 da trasmettersi entro il mese di maggio alle ragionerie di competenza le quali, osservando le norme di cui al punto precedente, li invieranno a loro volta al Servizio ragioneria.

7° Tutte le ritenute disposte direttamente dal Servizio ragioneria con comunicazioni Mod. R. C. C. 1 fatte dal mese di dicembre u. s. in poi, dovranno essere riportate sugli elenchi Mod. R. C. C. 3 fino al mese nel quale l'Ufficio non ha più in forza, per qualsiasi causa l'agente. In tale mese si indicherà nella colonna « Variazioni » l'Ufficio al quale è passato l'agente ed al quale compete l'effettuazione delle trattenute successive.

Nella stessa colonna si indicheranno le altre cause che abbiano eventualmente impedito la trattenuta a ruolo.

A cura del Servizio ragioneria verrà provveduto alla prima distribuzione dei moduli citati nella presente circolare.

Una congrua scorta rimarrà a disposizione degli Uffici presso le ragionerie di giurisdizione.

Circolare N. 30.

Invio degli avvisi di incasso assegni.

(Vedi ordine di servizio n. 28-1923).

Alcuni uffici postali del Regno hanno fatto difficoltà per l'accettazione in franchigia dei pieghi contenenti gli avvisi d'incasso degli assegni, da inoltrarsi raccomandati secondo le prescrizioni contenute nell'Ordine di Servizio n. 28 c. a.

Per opportuna norma delle stazioni, si trascrive la disposizione emanata al riguardo, dal Ministero delle Poste e Telegrafi:

BOLLETTINO
DEL MINISTERO DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI N. 10
1° aprile 1923 - pag. 447 § 224

Esenzione dalle tasse postali concessa al carteggio ufficiale scambiato fra i Capi stazione delle ferrovie dello Stato.

N.° 334255 - S - 1 - A

Avvertesi che il Ministero dei lavori pubblici ha compreso nella tabella di esenzione dalle tasse postali il carteggio ufficiale scambiato fra i Capi-stazione delle ferrovie dello Stato.

Ciò premesso, e poichè è stato approvato un R. Decreto per il quale col 1° aprile 1923 entrerà in vigore presso le Ferrovie dello Stato il nuovo sistema di carteggio degli assegni gravati sui trasporti per ferrovia, gli avvisi di incasso (tagliando *D*) dei moduli Ci 449 e Ci 450, che saranno presentati dalle stazioni come pieghi raccomandati in base alle distinte Mod. Ci 452, dovranno essere regolarmente accettati dagli uffici, in esenzione.

Avvertesi inoltre, che ai sensi dell'art. 78 lettera *r*) del Regolamento Generale sul servizio postale, le cartoline avviso ai mittenti degli assegni di cui trattasi (tagliando *C* degli anzidetti modelli Ci 449 e Ci 450) dovranno avere corso con la tariffa delle stampe (dieci centesimi).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Il Direttore Generale
ALZONA.

Ordine di servizio N. 1 V

Attivazione del nuovo orario generale 1° giugno 1923.

Col 1° giugno 1923 sarà attivato sulla rete (eccettuate le linee del compartimento di Palermo) un nuovo orario generale, col quale, si miglioreranno e si accelereranno diverse comunicazioni sia interne che internazionali.

Comunicazioni internazionali.

Le principali modificazioni nelle comunicazioni internazionali sono le seguenti:

La comunicazione diretta Parigi-Modane-Torino-Roma, invece che col treno 7 avverrà col treno 5, ed in senso inverso sarà accelerato il treno 8, il quale, partendo all'ora attuale da Roma, giungerà a Modane un'ora e 35 minuti prima e a Parigi circa 4 ore prima.

Posticipazione di 40 minuti nella marcia del treno di lusso R. P. Roma-Parigi.

Posticipazione del treno di lusso O. S., di 6 ore e 48 minuti in partenza da Postumia giungendo a Domodossola con una posticipazione di 1 ora e 35 minuti, con un acceleramento complessivo nel percorso italiano di 5 ore e 13 minuti.

Acceleramento delle comunicazioni dirette Parigi-Losanna-Milano stabilite sul percorso Domodossola-Milano dai diretti 202, 206 e 215, anticipando il 202 di 2 ore e 50 minuti, in partenza da Milano, con arrivo a Parigi la sera dello stesso giorno, invece che il mattino successivo; e ritardando la partenza del 206 di 1 ora e 5 minuti. Il 215 sarà anticipato di 1 ora e 30 minuti in arrivo a Milano.

Il direttissimo P. T. sarà anticipato di 45 minuti in partenza da Domodossola e di 25 minuti in arrivo a Trieste.

Il direttissimo T. P. sarà posticipato di 3 ore e 45 minuti in partenza da Trieste e di 2 ore e 25 minuti in arrivo a Domodossola.

Soppressione di una delle due comunicazioni dirette notturne Basilea-Chiasso-Milano costituita sul percorso italiano dagli attuali diretti 165 e 178, ed attivazione di una nuova coppia di treni diretti diurni 306 e 307.

Posticipazione di 1 ora e 25 minuti del direttissimo 306 (nuovo 308).

Anticipazione di 25 minuti da Brennero del diretto 61, mettendolo a Verona P. N. in coincidenza col diretto 195 per Venezia.

Trasformazione in giornalieri dei treni 501 e 502 anche fra Tarvisio e Udine rendendo così giornaliere le comunicazioni dirette con Vienna assicurate dai treni stessi.

Ripristino temporaneo (dal 1° giugno al 30 settembre) dei diretti 603 e 604 fra Trieste e Piedicolle con lievi varianti d'orario, e con collegamento anche da e per Monaco, oltre che con Vienna.

Posticipazione del treno diretto 707 Postumia-Trieste proveniente da Belgrado di 12 ore e 15 minuti, mettendolo così in buona coincidenza col treno 49 per Roma, e suo sdoppiamento pel tratto San Pietro del Carso-Trieste dal treno 631 proveniente da Fiume.

Posticipazione di due ore del diretto 706 Trieste-Postumia, per Lubiana, mettendolo in coincidenza col diretto 44 da Roma.

Comunicazioni interne.

Nelle comunicazioni dirette interne le più importanti modificazioni del nuovo orario sono le seguenti:

Posticipazione del treno 3021 Torino-Novi di 2 ore e 10 minuti, per metterlo in coincidenza col diretto 107 da Modane anticipato di 40 minuti, e suo prolungamento fino a Genova, in sostituzione del treno 4051 Novi-Genova.

Posticipazione del coincidente treno 1071 Genova-Roma di 1 ora e 20 minuti in partenza da Genova, accelerandolo di altrettanto in modo da giungere a Roma all'ora attuale, con soppressione di parecchie fermate sulla tratta Genova-Sestri Levante le quali saranno servite dal treno 3331 messo in precedenza a detto 1071.

Anticipazione di 30 minuti in partenza da Ventimiglia dell'accelerato 1407 Ventimiglia-Genova per metterlo in coincidenza a Genova col diretto 11 verso Pisa.

Anticipazione di 30 minuti del diretto 147 Ventimiglia-Genova per metterlo in coincidenza col diretto 174 per Milano e Chiasso e col diretto 5 per Roma.

Anticipazione del treno 148 Genova-Ventimiglia di 35 minuti da Genova, prendendo la coincidenza del direttissimo 177 proveniente da Milano a Sampierdarena anzichè a Genova P. P.

Anticipazione di 1 ora e 23 minuti del diretto 248 Savona Torino, mettendolo in immediata coincidenza col diretto 147 da Ventimiglia.

Istradamento per la linea diretta Tortona-Arquata anche dei treni 1051 (nuovo 1391), 161, 179, 162, 164 e 178 della linea Milano-Genova, attualmente transitanti per Novi.

Posticipazione di 30 minuti del diretto 179 in partenza da Milano per metterlo in coincidenza col nuovo diretto 307 dal Gottardo.

Istituzione di una nuova coppia di treni diretti 320 e 329 fra Milano C.-Mortara e Alessandria.

Anticipazione del diretto 198 Venezia-Milano di oltre 3 ore, mettendolo press'a poco al posto dell'attuale treno T. P., assicurandone quindi le stesse coincidenze.

Anticipazione di 1 ora e 55 minuti dell'accelerato 1659 (nuovo 1657) Trieste-Venezia per mantenere le stesse coincidenze dell'attual treno T. P.

Posticipazione del diretto 27 di 40 minuti in partenza da Milano e di 30 in arrivo a Firenze rimanendone invariata l'ora di arrivo a Roma, mettendolo così a Milano in coincidenza col direttissimo 305 dal Gottardo.

Anticipazione del diretto 22 di 40 minuti in partenza da Roma e di 1 ora e 15 minuti in arrivo a Milano, classificandolo direttissimo fra Bologna e Milano, mettendolo in coincidenza col diretto 174 pel Gottardo.

Il servizio di 3ª classe con detto treno sarà limitato al percorso Roma-Bologna, potendo i viaggiatori di 3ª proseguire da Bologna verso Milano a mezzo del treno accelerato 1366, posti-

cipato di 50 minuti da Bologna e prolungato da Piacenza a Milano.

Istituzione di una nuova comunicazione diretta serale da Bologna per Torino, collegando il direttissimo 22 col direttissimo 2 a mezzo di un diretto 122 Piacenza-Alessandria.

Collegamento del direttissimo 36 proveniente da Roma col diretto 66 Verona-Bolzano, a mezzo del treno 4472 (nuovo 4476) Bologna-Nogara-Verona, anticipato di 45 minuti in partenza da Bologna ed accelerato nella sua marcia.

Posticipazione del diretto 47 Venezia-Bologna di 35 minuti, in dipendenza della posticipazione del coincidente diretto 27 per Roma.

Soppressione dell'accelerato 1772 Bologna-Venezia ed istituzione del nuovo diretto 52 sullo stesso percorso in coincidenza a Bologna col direttissimo 22 da Roma, ed a Mestre col diretto 612 per Trieste. Detto treno, durante il periodo di effettuazione dei treni 41 e 42, servirà anche di prosecuzione da Ferrara del 42, proveniente da Rimini, treno che sarà quindi limitato a Ferrara.

Anticipazione di 1 ora e 5 minuti del diretto 721 Livorno-Empoli-Firenze, per meglio stabilirne la coincidenza col treno 1 da Torino e Genova.

Anticipazione di 4 ore e 25 minuti del diretto 722 (nuovo 720) Firenze-Empoli-Livorno, mettendolo in coincidenza a Pisa col diretto 10 per Torino, anzichè col 12.

Acceleramento del treno 155 Bologna-Lecce, anticipandone di 47 minuti l'arrivo a Lecce.

Posticipazione del diretto 157 di 45 minuti in partenza da Bologna in dipendenza della posticipazione del diretto 27 da Milano, e di 6 minuti in arrivo a Lecce.

Acceleramento del diretto 154, anticipandolo di 10 minuti in partenza da Lecce, e di 1 ora e 45 minuti in arrivo a Bologna, mettendolo quivi in coincidenza col diretto 32 per Milano.

Posticipazione di 37 minuti del diretto 771 Castellammare Adr.-Roma, per mantenerne la coincidenza col diretto 157 da Bologna posticipato.

Trasformazione in diretto sulla tratta Roma-Avezzano dell'accelerato 1882, anticipandone di 1 ora e 14 minuti l'arrivo

a Castellammare Adriatico, per mantenerne la coincidenza col treno 154 per Bologna anticipato.

Saranno poi ripristinati, per la sola stagione estiva, diversi treni aventi carattere temporaneo, specialmente per le esigenze dei bagni e delle villeggiature, e fra questi saranno compresi come temporanei alcuni treni già di carattere permanente e che erano stati soppressi durante lo scorso inverno.

Disposizioni riguardanti il passaggio dal cessante al nuovo orario.

Per il passaggio dall'attuale al nuovo orario, si osserveranno le seguenti norme:

Nel giorno 31 maggio si dovranno evitare quei treni straordinari che per orario o per prevedibile ritardo, non possono giungere a destinazione o terminare la loro corsa in una stazione capolinea prima della mezzanotte.

L'effettuazione di ogni treno straordinario nella notte dal 31 maggio al 1° giugno sarà subordinata alle disposizioni che le Divisioni Movimento e Traffico e le Delegazioni riterranno opportuno d'impartire per regolare la circolazione dei treni.

Sarà cura delle Divisioni e Delegazioni stesse di impartire tutte le disposizioni riguardanti il passaggio dal cessante al nuovo orario pei treni merci senza viaggiatori, nonchè per quei treni viaggiatori non indicati, il cui orario per rispetto al servizio viaggiatori non cambia, oppure non subisce che lievi variazioni. Dovranno poi diramare le occorrenti disposizioni di dettaglio per attivare quelle di cui in appresso:

Linea Modane-Torino. — Il treno diretto 107 viaggerà regolato dal vecchio orario fino a Torino.

Il direttissimo M. B. assumerà il nuovo orario in partenza da Oulx.

Linea Torino-Genova — Il treno 3021 assumerà il nuovo orario in partenza da Torino il 1° giugno, non avendo quindi luogo la sera del 31 maggio la partenza alle ore 22.30.

Il direttissimo 2 viaggerà regolato dal vecchio orario fino a destinazione.

Linea Genova-Pisa. — Il direttissimo 7 assumerà il nuovo orario in partenza da Sestri Levante.

Il treno R. P. assumerà il nuovo orario in partenza da Pisa.

L'accelerato 1032 (nuovo 1034) assumerà il nuovo orario in partenza da Chiavari.

Il diretto 5 assumerà il nuovo orario in partenza da Viareggio.

Linea Pisa-Roma. — Il diretto 8 assumerà il nuovo orario in partenza da, Orbetello.

Linea Alessandria-Piacenza. — Il treno 5876 viaggerà ancora la notte dal 31 maggio al 1° giugno regolato dal vecchio orario fino a Voghera.

Linea Milano-Genova. — Il treno 4051 (nuovo 1391) partirà regolato dal nuovo orario fin dalla partenza da Milano.

Linea Ventimiglia-Genova. — Il treno 1417 sarà effettuato fino a destinazione, regolato da Savona in base al nuovo orario.

Il treno 148 assumerà il nuovo orario in ritardo in partenza da Diano Marina.

Linea Domodossola-Milano. — Il treno TP assumerà il nuovo orario fin dalla partenza da Milano.

Linea MilanoVenezia. — Il treno 189 assumerà il nuovo orario in partenza da Milano.

Il treno 184 assumerà il nuovo orario in partenza da Padova.

Linea Brennero-Verona-Bologna. — Il diretto 61 assumerà il nuovo orario in partenza da Carpi.

Linea Tarvisio-Udine. — Il treno 501 assumerà il nuovo orario in partenza da Chiusaforte.

Linea Venezia-Portogruaro-Trieste. — Il diretto 612 viaggerà regolato dal vecchio orario fino a destinazione.

Il treno di lusso OS assumerà il nuovo orario in partenza da Trieste.

Linea Postumia-Trieste. — Il treno di lusso OS non avrà luogo il 1° giugno da Postumia a Trieste, venendo effettuato la sera del 31 maggio in base al vecchio orario.

Linea Parma-Spezia. — Il treno 17 assumerà il nuovo orario in partenza da Borgotaro.

Linea Bologna-Firenze. — Il treno 37 assumerà il nuovo orario in partenza da Bologna.

Il treno 44 assumerà il nuovo orario in partenza da Pistoia.

Linea Firenze-Roma. — Il treno 6613 assumerà il nuovo orario e il nuovo numero 6071 in partenza da Terontola.

Il treno 6070 assumerà il nuovo orario in partenza da Chiusi.

Il treno diretto 38 assumerà il nuovo orario in partenza da Roma.

Il treno 3714 (nuovo 6606) assumerà il nuovo numero e il nuovo orario in partenza da Roma.

Linea Terontola-Foligno. — Il treno 2437 (nuovo 2433) assumerà il nuovo orario e il nuovo numero in partenza da Terontola.

Linea Bologna-Ancona. — Il treno 154 viaggerà regolato dal vecchio orario fino a destinazione.

Il treno 155 assumerà il nuovo orario in partenza da Bologna.

Linea Ancona-Foggia. — Il treno 157 assumerà il nuovo orario in partenza da Ancona.

Il treno 156 assumerà il nuovo orario in partenza da Porto San Giorgio.

Linea Ancona-Roma. — Il treno 1867 assumerà il nuovo orario in partenza da Ancona.

Il treno 71 viaggerà regolato dal cessante orario fino a destinazione.

Linea Portocivitanova-Fabriano. — Il treno 2467 assumerà il nuovo orario in partenza da Matelica.

Linea Castellammare Adriatico-Roma. — Il treno 775 assumerà il nuovo orario in partenza da Castellammare Adriatico.

Il treno 776 assumerà il nuovo orario in partenza da Sulmona.

Il treno 778 assumerà il nuovo orario in partenza da Arsoli.

Linea Foggia-Napoli. — Il treno 3931 assumerà il nuovo orario in partenza da Aversa.

Il treno 818 viaggerà regolato dal cessante orario fino a destinazione.

Linea Roma-Napoli. — Il treno 98 assumerà il nuovo orario in partenza da Caserta.

Il treno 1920 assumerà il nuovo orario in partenza da Napoli.

Linea Napoli-Potenza-Brindisi. — Il treno 809 assumerà il nuovo orario in partenza da Potenza.

Il treno 804 assumerà il nuovo orario in partenza da Ferrandina.

Linea Napoli-Reggio Calabria. — Il treno 89 assumerà il nuovo orario in partenza da Maratea.

Il treno 1923 assumerà il nuovo orario in partenza da Villa S. Giovanni.

Il treno 80 assumerà il nuovo orario in partenza da Belvedere Marittimo.

Il treno 84 assumerà il nuovo orario in partenza da S. Eufemia Biforcazione.

Linea Metaponto-Reggio Calabria. — Il treno 893 assumerà il nuovo orario in partenza da Catanzaro Marina.

Il treno 898 assumerà il nuovo orario in partenza da Roccella Jonica.

Ammissione nei treni direttissimi dei viaggiatori muniti di biglietti Serie *B* e *C* di II classe.

I viaggiatori muniti di biglietto gratuito serie *B*, di II classe, sono ammessi, alle stesse condizioni di percorrenza stabilite per i viaggiatori con biglietto ordinario, anche nei treni direttissimi, ad eccezione del treno 16.

Nei direttissimi 7, 17, 44 e 49 i detti viaggiatori sono però ammessi alle seguenti condizioni:

Nei treni 7 e 17 soltanto in partenza da Civitavecchia purchè provenienti dalla Sardegna.

Nei treno 44 sono ammessi da qualsiasi provenienza, esclusa Bologna loco, purchè diretti oltre Bologna verso Ferrara ed oltre Verona verso Trento; nonchè quelli in arrivo a Mestre od a Venezia col coincidente treno 189.

Nel treno 49 sono ammessi purchè provenienti da oltre Venezia, ed a Bologna purchè provenienti da oltre Modena linea di Verona.

I viaggiatori muniti di biglietto serie *C* di II classe sono esclusi dai treni 7, 16 e 17. Si fa però eccezione, pei treni 7 e 17, a favore dei viaggiatori in coincidenza a Civitavecchia col piroscafo dalla Sardegna.

Ammissione nei treni direttissimi dei viaggiatori muniti di biglietti Serie *B* e *C* di III classe.

I viaggiatori muniti di biglietto gratuito serie *B* di III classe, sono ammessi alle stesse condizioni di percorrenza stabilite per i viaggiatori con biglietto ordinario anche nei treni direttissimi, ad eccezione dei treni 47,36 e 44. Nel treno 7 però sono ammessi a Civitavecchia, purchè provenienti dalla Sardegna.

I viaggiatori muniti di biglietti serie *C*, di III classe, sono esclusi dal treno 7, ad eccezione di quelli in coincidenza a Civitavecchia col piroscafo dalla Sardegna.

Treni aventi soltanto I e II classe.

5 Modane-Torino
8 Torino-Modane
107 Modane-Torino
9 Torino-Roma
6 Roma-Torino
16 Roma-Milano
17 Milano-Roma
BM Torino-Milano

37 Milano-Roma
44 Roma-Bologna
49 Trieste-Roma
46 Bologna-Venezia
PT Domodossola-Trieste
TP Milano-Domodossola
187 Milano-Venezia
192 Venezia-Milano

MB Milano-Modane
305 Chiasso-Milano
308 Milano-Chiasso
168 Genova-Milano
177 Milano-Genova
21 Milano-Roma
22 Bologna-Milano
36 Roma-Bologna
91 Roma-Foggia
92 Bari-Roma
89 Roma-Napoli
86 Napoli-Roma
93 Caserta-Napoli
90 Napoli-Caserta
84 Napoli-Roma
81 Roma-Napoli

Treni derrate.

I treni specializzati per derrate nel loro andamento generale rimangono pressochè invariati.

Si è istituita la tradotta centrale DD (Napoli-Firenze-Bologna-Brennero) in coincidenza a Bologna col nuovo treno UU per Tarvisio.

Le tradotte joniche-adriatiche YY-LL-RR e DD sono state accelerate di circa 12 ore sul percorso Villa San Giovanni-Foggia.

Treni merci celeri.

I treni merci celeri subiscono leggiere varianti rese necessarie da nuove accertate esigenze di servizio o da modificazioni nella marcia dei treni viaggiatori più importanti.

E' stato istituito il nuovo treno merci celere 1990 M, da Genova a Ventimiglia, in coincidenza a Genova col 1994 M ed a Sampierdarena col 1993 M, in modo da costituire condotte dirette da Roma e da Milano per la linea di Ventimiglia.

Treni merci.

La rete dei treni merci raccoglitori a G. V. viene migliorata nelle percorrenze commerciali delle principali comunicazioni e nelle coincidenze.

La rete dei treni merci diretti a lungo percorso è stata modificata in modo da conciliare ancora meglio le esigenze dei trasporti con quelle della massima utilizzazione dei mezzi di trazione.

Il Direttore Generale
ALZONA.

SENTENZA

Il tremolio del terreno, la immissione del fumo, il rumore prodotto dai treni in marcia costituiscono semplici incomodi, ai quali sono più o meno soggetti tutti gli edifizi situati in prossimità delle strade ferrate, e che il privato deve sopportare come conseguenza inevitabile dei rapporti di convivenza sociale (1).

CORTE DI APPELLO DI GENOVA (II Sezione) 30 dicembre 1922 — 5 febbraio 1923 — *Pres.* Civiletti; *Est.* Rossi Doria — Ferrovie dello Stato — *Appellanti* contro fratelli Amoretti.

(*Omissis*).

Osserva la Corte che l'appellante amministrazione delle ferrovie limita il suo gravame a due soli punti.

Lamenta, cioè, che il Tribunale abbia acconsentito ad aggiungere al valore della casa n. 24, l'importo dei lavori di espropriazione relativa a precedente espropriazione in L. 5,521 e lamenta che abbia ritenuto a favore dei convenuti il diritto a risarcimento per fumo, trepidazioni, rumore dei treni.

La prima lagnanza non appare fondata, poichè, se è vero che i lavori furono compiuti, come ebbe ad opinare il Tribunale, non v'ha dubbio che il valore della casa debba essere aumentato della somma ritenuta necessaria per le riparazioni. L'amministrazione delle ferrovie contesta che i lavori siano stati compiuti ma spetterà al nuovo perito, chiamato a calcolare il valore venale della detta casa, di accertare se i lavori vi siano stati o meno compiuti e quindi è prematura ogni pronunzia al riguardo.

---

(1) Ved. sentenza delle Sezioni Unite della Cassazione di Roma, 20 febbraio 1919, pubblicata nel nostro Bollettino 1919, IV pag. 131 con nota di richiami.

Appare invece fondato l'altro motivo di gravame. Non sono anzitutto risarcibili i danni derivanti dalle trepidazioni, dal fumo, dal rumore dei treni, trattandosi di semplici incomodi, ai quali sono più o meno soggetti tutti gli edifizi situati in prossimità delle strade ferrate, semplici disagi e disturbi che sono inerenti al normale esercizio della ferrovia, che non eccedono i limiti della ordinaria tolleranza e che il privato deve quindi sopportare come conseguenza inevitabile dei rapporti di convivenza sociale.

Trattasi inoltre di espropriazione a secondo gli insegnamenti della prevalente giurisprudenza la indennità determinata coi metodi rigorosi stabiliti dagli articoli 40 e 41 della legge 25 giugno 1865, 12 e 13 della legge per il risanamento della città di Napoli, comprende tutto quanto è dovuto per danno arrecato alla parte non espropriata dall'espropriazione dell'altra, perchè il valore venale comprende tanto il deprezzamento quanto l'aumento di valore che il fondo abbia avuto per qualsiasi causa.

Non è quindi ammissibile altra indennità all'infuori di quella stabilita in base agli accennati articoli.

Vuolsi infine osservare che coll'espropriazione parziale la parte di fondo che resta viene a costituire indubbiamente fondo contiguo alla ferrovia e come fondo contiguo non può sfuggire alla servitù speciale stabilita dall'art. 234 della legge dei lavori pubblici nella quale rientra la sofferenza delle trepidazioni, rumori e fumo dei treni, e per la quale non è dovuta indennità.

L'Amministrazione delle Ferrovie lamenta anche che il Tribunale abbia prescritto al nuovo perito, riservandosi di pronunciarsi in seguito, sulla questione della ammissione o meno delle variazioni dei prezzi verificatesi a causa di eventi straordinari ed eccezionali, di calcolare il valore venale con riferimento al momento della emanazione del decreto definitivo d'espropriazione, ma di cui non fa motivo di appello. Ora data la riserva fatta dal Tribunale crede la Corte che debba confermarsi in questa parte la sentenza appellata, rimanendo impregiudicata la questione sollevata dall'amministrazione delle Ferrovie.

Così pure ritiene la Corte che meriti piena conferma in tutto il resto l'appellata sentenza avendo il Tribunale fatto esatto apprezzamento delle risultanze della causa e bene applicati i principi di legge in materia.

Le spese seguano la soccombenza.

Massime

Promozioni al grado 11° - Applicabilità delle norme stabilite dal nuovo regolamento del personale - Concorso - Precedente graduatoria di promovibilità a scelta - Inefficacia.

In seguito all'applicazione del regolamento sul personale approvato con D. L. 13 agosto 1917, n. 1393, le promozioni al grado 11° non possono essere conferite che in base ad esame di concorso e ad un congruo periodo di esperimento.

La precedente inclusione in una graduatoria di promovibili a norma del regolamento 22 luglio 1906 n. 417 non è sufficiente a far sorgere un diritto quesito alla promozione.

CONSIGLIO DI STATO — IV Sezione 9 marzo — 7 aprile 1923 — *Pres.* Fucini — *Est.* Cristofanetti — Panichelli Ferrovie dello Stato.

Provvedimento disciplinare di destituzione - Giudicato penale di assoluzione - Limiti di efficacia del medesimo - Consiglio di disciplina - Facoltà di sentire oralmente gl'incolpati - Insindacabilità.

Il giudicato penale di assoluzione ha in sede disciplinare una efficacia strettamente limitata ai fatti che hanno costituito oggetto dell'imputazione e non si può estenderlo a fatti diversi. Il Consiglio di disciplina ha soltanto facoltà, non obbligo di sentire oralmente gl'incolpati, e l'esercizio di tale facoltà è insindacabile innanzi alla IV Sezione dl Consiglio di Stato.

CONSIGLIO DI STATO — IV Sezione — 10-24 marzo 1923 — *Pres.* Fucini — *Est.* Aicardi — Dal Corso c. Ferrovie dello Stato.

Errata-corrige all'ordine di servizio N. 31–1923.

(**Bollettino ufficiale n. 11-1923**).

Nella tabella polimetrica, allegato *A* all'ordine di servizio n. 31-1923 debbono essere modificate le distanze fra le stazioni appresso indicate:

Torino Dora-Meana: la prima distanza di km. 51 deve essere modificata in km. 61;

Castelrosso-Borgo Vercelli: la distanza di km. 2 deve essere modificata in km. 52;

Chiomonte-Bovisa: la seconda distanza di km. 211 deve essere modificata in km. 201.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO
PER L'ANNO 1923

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . L. 16.00

Per i privati, le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti, ed altri enti . . . . » 32.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi dagli agenti anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale. I privati debbono inviare l'importo dell'abbonamento direttamente al Servizio Personale e Affari generali, ufficio 5°, a Roma.

Gli abbonamenti decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta per gli agenti ferroviari direttamente all'abbonato pel tramite dell'ufficio dal quale dipende e per i privati e Amministrazioni ferroviarie in corrispondenza, ecc. all'indirizzo, che sarà da essi indicato, a mezzo posta. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e Affari Generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XVI - N. 21 · 24 MAGGIO 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

—

(6061) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra

REGIO DECRETO 25 *marzo* 1923, *n.* 1018, *che stabilisce le attribuzioni del R. Commissario straordinario per il porto di Napoli.* (1)

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il Nostro decreto 31 dicembre 1922, n. 1783, col quale veniva soppresso l'Ente autonomo per il porto di Napoli, affidandosi al gr. cord. Enrico Millo, vice ammiraglio, senatore del Regno, la gestione provvisoria dei servizi portuali;

Ritenuta la necessità di determinare le facoltà spettanti al commissario governativo e di disciplinare il trapasso della gestione dal soppresso ente al commissario anzidetto;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Ministro dei lavori pubblici di concerto con i Ministri dell'interno, delle finanze e della marina, udito il commissario dei servizi della marina mercantile;

In virtù della delegazione dei poteri conferiti al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Spetta al Regio commissario straordinario per il Porto di Napoli di cui al predetto Nostro decreto 31 dicembre 1922:

a) esercitare nei riguardi dell'esecuzione delle opere portuali le attribuzioni spettanti al Ministero dei lavori pubblici, escluse quelle relative al collaudo dei lavori e alle definitive liquidazioni;

b) esercitare nei riguardi dei servizi portuali le attribuzioni di competenza del Commissariato dei servizi della marina mer-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 21 maggio 1923, n. 118.

cantile che con decreto Reale dovranno essergli delegate, oltre a quelle deferite alle Capitanerie di porto nella parte prima, titolo III, Codice della marina mercantile in appresso indicate;

c) coordinare le attività degli altri uffici pubblici che attendono ai servizi del porto di Napoli, promuovendo, ove occorra, dai competenti Ministri gli opportuni provvedimenti;

d) gestire, direttamente o mediante concessione tutte le aree, capannoni, magazzini ed impianti meccanici ricadenti nell'ambito del porto, ed esercitare le attribuzioni della Capitaneria del porto per le occupazioni di aree nel porto stesso con diritto ad esigerne i canoni stabiliti. Al R. commissario, per quanto riguarda tali attribuzioni, spettano le facoltà di cui all'art. 11 del codice per la marina mercantile riguardanti la stipulazione degli atti;

e) provvedere alla disciplina dei servizi di carico, scarico, trasporto e deposito delle merci nell'ambito del porto;

f) determinare, inteso il capitano di Porto e la Camera di commercio, le tariffe di imbarco e sbarco per i passeggieri e le merci e per tutti gli altri servizi nel porto (art. 33 legge 5 aprile 1908, n. 111) sotto l'osservanza delle disposizioni legislative di carattere generale.

Resta escluso dalla competenza del Regio commissario tutto quanto concerne le opere, le servitù ed i servizi militari di terra e di mare, il servizio di pilotaggio, la polizia giudiziaria e la giurisdizione penale marittima nel porto, la pubblca sicurezza, la sanità pubblica e la dogana, nonchè i servizi dell'emigrazione e la giurisdizione relativa.

Art. 2.

Spetta al Regio Commissario l'esercizio dei diritti del Comune e della Camera di commercio di Napoli, circa la concessione dei bacini di carenaggio e dei magazzini generali, l'esercizio delle gru elettriche esistenti nel porto, i diritti dello Stato sui Sylos, nonchè il diritto di uso del magazzino per deposito di juta e cotone sulla banchina di Porta di Massa.

Art. 3.

Spetta al R. Commissario anche il diritto di esigere la sovratassa di ancoraggio di centesimi dieci per tonnellata di stazza net-

ta a carico delle navi che entrano nel porto di Napoli, nonchè la tassa in vigore al 31 dicembre 1922 sugli imbarchi e sbarchi di passeggieri nello stesso porto di Napoli, fatta eccezione per le provenienze e per le partenze dal Golfo di Napoli e dalle isole della provincia di Napoli e Caserta. La sopratassa di ancoraggio sarà riscossa applicando le norme della legge 23 luglio 1896, n. 318.

Art. 4.

Gli adempimenti tecnici relativi ai progetti ed alla esecuzione delle opere di competenza del Regio Commissario saranno curati dall'Ufficio speciale del Genio Civile per il porto di Napoli, istituito con decreto Luogotenenziale 22 agosto 1918, n. 1381.

Art. 5.

Alle espropriazioni occorrenti per l'esecuzione dei lavori di ampliamento della zona contigua al porto, per le opere di ampliamento del porto e di congiungimento di esso con la zona industriale per l'ampiamento di questa zona, sono applicabili gli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892, sul risanamento della città di Napoli.

Le operazioni relative alle dette espropriazioni che si effettueranno gradualmente a seconda del bisogno, saranno eseguite direttamente dal Regio Commissario, il quale potrà immettersi nel possesso dei beni occorrenti in seguito alla compilazione dello stato di consistenza dei fondi da occupare, da approvarsi dal prefetto di Napoli.

Il prefetto determinerà pure la somma che in via provvisoria dovrà depositarsi per indennità di espropriazioni e per i risarcimenti che eventualmente possono competere.

Il verbale di consistenza di cui sopra equivale alla perizia di cui all'art. 32 della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Art. 6.

Le deliberazioni del commissario, che non siano di mera esecuzione di precedenti deliberati, sono comunicate al Ministero dei lavori pubblici, nel caso di cui alla lettera *a*) dell'art. 1, ed al

Ministero della marina (Commissariato per i servizi della marina mercantile) negli altri casi, e diventano esecutive entro quindici giorni dalla comunicazione.

Il Ministero dei lavori pubblici e quello della marina (Commissariato per i servizi della marina mercantile), hanno facoltà di annullarle, per la parte di rispettiva competenza, con decreto motivato, purchè questo venga comunicato nel termine di cui al precedente comma.

Nei casi di urgenza le deliberazioni sono provvisoriamente esecutive, e resta in facoltà del Ministero di far salve le conseguenze dell'atto verificatosi anteriormente all'annullamento stesso.

Alla esecuzione dei lavori portuali il commissario provvede sotto la osservanza delle disposizioni in vigore per le opere di conto dello Stato.

Tutti i progetti e le proposte di contratto o di concessione, il cui valore superi le L. 100.000,00 devono essere sottoposti all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici.

Art. 7.

Il pagamento delle spese in dipendenza dei lavori di sistemazione del porto continuerà ad esser fatto dalla Cassa di Risparmio del Banco di Napoli in base alle pattuizioni esistenti al 31 dicembre 1922 e fino alla concorrenza di L. 49.665.000 ivi comprese le somme già anticipate dal Banco stesso. Gli interessi al tasso del cinque per cento annuo sulle anticipazioni effettuate dalla Cassa stessa sono esenti da ogni imposta presente o futura ed i rimborsi dello Stato sono esenti da ogni tassa per quietanza.

Nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici continueranno ad essere stanziate annue L. 3.500.000 per il rimborso delle anticipazioni alla Cassa di risparmio del Banco di Napoli.

Art. 8.

Il Regio Commissario terrà distinte le scritture relative alla esecuzione dei lavori portuali da quelle concernenti ogni altra attività dell'Amministrazione.

I proventi della gestione, detratte le spese di funzionamento degli uffici, saranno impiegati per il miglioramento del porto e la sistemazione della zona industriale.

Art. 9.

I contributi degli Enti locali per le opere di cui al presente decreto saranno versati direttamente al tesoro in venti annualità in conformità della legge 14 luglio 1907, n. 542.

Alle opere della scogliera di protezione di via Caracciolo sono applicabili le disposizioni dell'art. 14 della citata legge.

Art. 10.

A decorrere dal 13 aprile 1918 si intendono far parte del territorio amministrativo del comune di Napoli per l'ampliamento della zona aperta le prossime zone ad oriente della medesima ed appartenenti ai comuni di San Giovanni a Teduccio, di Barra e di Ponticelli sino a raggiungere il confine segnato nelle piante topografiche catastali dalle seguenti strade rispettivamente per i diversi tre Comuni:

a) in comune di San Giovanni a Teduccio;

Via Vigliena dalla spiaggia all'attraversamento con la via di San Giovanni a Teduccio; segue primo tronco della via provinciale per Ottajano sino all'incontro con quella dello Sperone; segue tronco di via provinciale dello Sperone sino al limite col tenimento di Barra sulla via comunale Figurella;

b) in comune di Barra;

Strada comunale traversa, dalla via dello Sperone, seguendo il tronco presso che parallelo all'alveo di Pollena e di seguito quello normale al medesimo ed altro successivo da ovest ad est lungo il confine tra Barra e Ponticelli, sino a raggiungere la via comunale Tierso; segue tronco di via comunale Tierso sino a raggiungere il confine col comune di Ponticelli, sulla via provinciale delle Breccie;

c) in comune di Ponticelli;

Tronco di via comunale Galeone dalla provinciale delle Breccie fino a raggiungere il confine con il tenimento di Napoli sul fiume San Severino.

In questo ultimo Comune la zona corrispondente confina ad ovest con la parte di tenimento di Barra che come sopra passa in quello amministrativo di Napoli.

Così pure si intendono incluse nella zona aperta, a decorrere dalla stessa data, le residuali zone in comune di Napoli a sud della via provinciale delle Puglie e del nuovo rilevato della ferrovia Napoli-Foggia fino a raggiungere i confini dei prossimi comuni di Ponticelli e di San Pietro a Patierno.

I rapporti tra i comuni di Napoli e quelli di San Giovanni a Teduccio, Barra e Ponticelli, in dipendenza delle variazioni avvenute nei rispettivi territori, saranno regolati con decreto del Ministero dell'interno sentiti i quattro consigli comunali ed il Consiglio provinciale di Napoli.

Art. 11.

Agli stabilimenti industriali sorti posteriormente al 13 aprile 1918 o che sorgeranno nella zona aperta in ampliamento della esistente sono estese tutte le disposizioni d'indole tributaria ed economica, in quanto applicabili, fissate dalle leggi 8 luglio 1904, n. 351 e 12 marzo 1911, n. 258, concernenti provvedimenti per la città di Napoli.

Art. 12.

Al R. commissario è assegnata l'annua indennità di L. 30.000, da corrispondersi sui proventi della gestione a norma del precedente art. 8.

Art. 13.

Restano fermi tutti gli atti e provvedimenti adottati nei riguardi del porto e della zona industriale di Napoli, in dipendenza delle norme che hanno avuto applicazione fino al 31 dicembre 1922.

Ove non sia diversamente stabilito le disposizioni del presente decreto hanno vigore dal 1° gennaio 1923.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 25 marzo 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — THAON DI REVEL — DE STEFANI.

Visto, *Il Guardasigilli*: OVIGLIO.

Comunicato

Ai sensi ed agli effetti dall'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che con provvedimento 24 gennaio 1923 il Conduttore in prova *Ventrella Agostino* (203032) è stato licenziato in base agli articoli 189-*a* e 197 del Regolamento del personale perchè: « condannato con sentenza 23 settembre 1922 - divenuta definitiva - della Corte di appello di Trani, a mesi dieci di reclusione, L. 250 di multa e tre mesi di interdizione dai pubblici uffici quale colpevole, con attenuanti generiche, del delitto di cui agli articoli 168 e 79 Cod. Pen., per essersi appropriato di L. 3691,80 da lui esatte dai viaggiatori per biglietti suppletivi, in più volte e fino al 7 gennaio 1922.

Ordine generale N. 3.

Modificazione degli Uffici distaccati della Elettrificazione.

(Vedi ordine generale n. 14-1920).

1° A datare dal 1° giugno 1923 la Sede dell'Ufficio costruzioni elettriche di Caserta è trasferita a Benevento.

2° A datare dal 1° luglio 1923 l'Ufficio costruzioni elettriche di Gorizia è soppresso.

Appendice N. 11 all'ordine generale N. 4-1918.

Indennità di malaria.

In applicazione dell'art. 88 delle disposizioni sulle competenze accessorie ed in base alle constatazioni eseguite a cura del Ser-

vizio sanitario nei riguardi della infezione malarica, la classificazione stabilita dall'Ordine generale n. 4-1918, per i tratti di linea e per le stazioni indicati nell'allegato *A*, è modificata come risulta dall'Allegato stesso, e ciò a decorrere dal 1° giugno 1923.

Approvata con deliberazione, 23 *maggio* 1923, *di S. E. il Commissario straordinario.*

ALLEGATO **A.**

ELENCO delle modificazioni da apportarsi alla classificazione delle località malariche.

Classificazione attuale				Modificazioni alla classificazione attuale			
dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona	dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona
COMPARTIMENTO DI BOLOGNA							
LINEA: **Rovigo-Chioggia (33)**							
32 + 696	56 + 005	Loreo - Rosolina - Cavanella d'Adige - S. Anna di Chioggia - Brandolo - Chioggia	*grave*	32 + 696	56 + 005	Loreo - Rosolina - Cavanella d'Adige - S. Anna di Chioggia - Brandolo - Chioggia	*lieve*
LINEA: **Ferrara-Rimini (37)**							
75 + 106	99 + 601	Classe - Savio - Cervia	*grave*	75 + 106	99 + 601	Classe - Savio - Cervia	*lieve*
COMPARTIMENTO DI FIRENZE							
LINEA: **Montepescali-Asciano (45)**							
199 + 601	200 + 187	—	*grave*	199 + 601	200 + 187	—	*lieve*

Classificazione attuale				Modificazioni alla classificazione attuale			
dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona	dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona
Linea: Roma-Grosseto-Pisa (47) *(pel tratto Grosseto-Pisa)*							
187 + 644	208 + 315	Grosseto - Montepescali - Giuncarico	*grave*	187 + 644	198 + 650	Grosseto	*grave*
				198 + 650	208 + 315	Montepescali - Giuncarico	*lieve*
COMPARTIMENTO DI ROMA							
Linea: Roma-Grosseto-Pisa (47) *(pel tratto Roma-Grosseto esclusa)*							
9 + 696	10 + 241 9 + 753 vecchia Km.	—	*grave*	9 + 696	10 + 241 9 + 753 vecchia Km.	—	*lieve*
10 + 241	79 + 840	Magliana - Pontegalera - Maccarese - Palidoro - Palo - Furbara - S. Severa - S. Marinella	*grave*	10 + 241	66 + 895	Magliana - Pontegalera - Maccarese - Palidoro - Palo - Furbara - S. Severa	*grave*
				66 + 895	79 + 840	S. Marinella	*lieve*

Classificazione attuale				Modificazioni alla classificazione attuale			
dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona	dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona
		LINEA: **Orte-Chiusi-Firenze (50)**					
3 + 226	6 + 065	Portonaccio	*grave*	3 + 226	6 + 065	Portonaccio	*lieve*
6 + 964	7 + 692	—	*grave*	6 + 964	7 + 692	—	*lieve*
8 + 672	31 + 039	Settebagni - Monterotondo	*grave*	8 + 672	31 + 039	Settebagni - Monterotondo	*lieve*
36 + 780	38 + 400	Fara Sabina	*grave*	36 + 780	38 + 400	Fara Sabina	*lieve*
39 + 703	65 + 879	Poggio Mirteto - Stimigliano	*grave*	37 + 703	65 + 879	Poggio Mirteto - Stimigliano	*lieve*
68 + 519	76 + 091	Civitacastellana Magliano - Gallese	*grave*	68 + 519	76 + 091	Civitacastellana Magliano - Gallese	*lieve*
95 + 620	99 + 110	Attigliano	*grave*	95 + 620	99 + 110	Attigliano	*lieve*
101 + 815	104 + 410	—	*grave*	101 + 815	104 + 410	—	*lieve*
		LINEA: **Roma-Sulmona (55)**					
7 + 980	34 + 266	Tor Sapienza - Salone - Lunghezza - Bagni - Montecelio S. Angelo - Palombara Marcellina	*grave*	7 + 980	34 + 266	Tor Sapienza - Salone - Lunghezza - Bagni - Montecelio S. Angelo - Palombara Marcellina	*lieve*

Classificazione attuale				Modificazioni alla classificazione attuale			
dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona	dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona
			Linea: **Caianello-Isernia (56)**				
1 + 918	26 + 954	Presenzano - Sesto Campano - Capriati al Volturno - Venafro	*grave*	1 + 918	26 + 954	Presenzano - Sesto Campano - Capriati al Volturno - Venafro	*lieve*
			Linea: **Roma-Cassino-Napoli (58)**				
6 + 549	16 + 574	Ciampino	*grave*	6 + 549	16 + 574	Ciampino	*lieve*
			Linea: **Ciampino-Frascati (59)**				
0 + 640	3 + 251	Galleria	*grave*	0 + 640	3 + 251	Galleria	*lieve*
			Linea: **Ciampino-Velletri-Segni (60)**				
0 + 242	22 + 305	Frattocchie - Pavona - Cecchina - Lanuvio	*grave*	0 + 242	22 + 305	Frattocchie - Pavona - Cecchina - Lanuvio	*lieve*
			Linea: **Roma-Albano (108)**				
1 + 348	14 + 198	Capannelle	*grave*	1 + 348	14 + 198	Capannelle	*lieve*

Classificazione attuale				Modificazioni alla classificazione attuale			
dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona	dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona
LINEA: **Albano-Cecchina-Nettuno (109)**							
4 + 844	6 + 287	Cecchina	*grave*	4 + 844	6 + 287	Cecchina	*lieve*
6 + 287	32 + 307	Carroceto	*grave*	6 + 287	17 + 249	—	*lieve*
				17 + 249	32 + 307	Carroceto	*grave*
LINEA DIRETTISSIMA: **Roma-Napoli**							
6 + 588	33 + 942	Torricola - S. Palomba - Carano	*grave*	6 + 588	33 + 942	Torricola - S. Palomba - Carano	*lieve*
33 + 500	37 + 723	Raccordo bivio Carroceto	*grave*	33 + 500	37 + 723	Raccordo bivio Carroceto	*lieve*

COMPARTIMENTO DI ANCONA

LINEA: **Castellammare Adr.-Foggia-Bari-Otranto (65)**
(*pel tratto Castellammare Adr.-Foggia esclusa*)

dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona	dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona
496 + 402	525 + 348	S. Severo - Raddoppio Triolo - Rignano Garganico	*grave*	496 + 402	522 + 185	S. Severo - Raddoppio Triolo - Rignano Garganico	*grave*
				522 + 185	525 + 348	—	*lieve*

Classificazione attuale				Modificazioni alla classificazione attuale			
dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona	dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona

COMPARTIMENTO DI NAPOLI

LINEA : **Sparanise-Gaeta (66)**

dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona	dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona
4 + 120	6 + 381	Maiorisi	*grave*	4 + 120	6 + 381	Maiorisi	*lieve*
19 + 941	33 + 929	Cellole Fasani - S. S. Cosma e Damiano Castelforte	*grave*	19 + 941	25 + 900	Cellole Fasani	*lieve*
				25 + 900	32 + 005	—	*grave*
				32 + 005	33 + 929	S. S. Cosma e Damiano Castelforte	*lieve*

LINEA : **Avellino-Benevento (68)**

dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona	dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona
26 + 455	29 + 468	Benevento P. Rufina	*grave*	26 + 455	29 + 468	Benevento P. Rufina	*lieve*

LINEA : **Benevento-Campobasso (71)**

dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona	dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona
0 + 760	0 + 971	—	*grave*	0 + 760	0 + 971	—	*lieve*

Classificazione attuale				Modificazioni alla classificazione attuale			
dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona	dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona
		Linea: Foggia-Cervaro-Napoli (73) *(pel tratto Cervaro esclusa - Napoli)*					
8 + 920	42 + 938	Raddoppio Ponte Albanito - Troia Castelluccio Sauri - Bovino - Orsara di Puglia	*grave*	8 + 920	27 + 099	Raddoppio Ponte Albanito - Troia Castelluccio Sauri	*lieve*
				27 + 099	42 + 938	Bovino - Orsara di Puglia	*grave*
93 + 865	118 + 726	Paduli - Benevento - Vitulano - Casalduni Ponte	*grave*	93 + 865	98 + 697	Paduli	*grave*
				98 + 697	118 + 726	Benevento - Vitulano - Casalduni Ponte	*lieve*
118 + 726	148 + 000	S. Lorenzo Maggiore - Solopaca - Telese Cerreto - Amorosi - Frasso Telesino Dugenta	*grave*	118 + 726	148 + 000	S. Lorenzo Maggiore - Solopaca - Telese Cerreto - Amorosi - Frasso Telesino Dugenta	*lieve*
170 + 546	172 + 947	—	*grave*	170 + 546	172 + 947	—	*lieve*
		Linea: Napoli-Battipaglia-Potenza-Metaponto (74) *(pel tratto Napoli-Potenza)*					
76 + 168	113 + 072	Eboli Campagna - Persano Contursi - Sicignano - Buccino - Ponte S. Cono	*grave*	76 + 168	88 + 068	Eboli Campagna - Persano	*lieve*
				88 + 068	96 + 957	—	*grave*
				96 + 957	113 + 072	Contursi - Sicignano - Buccino - Ponte S. Cono	*lieve*

Classificazione attuale				Modificazioni alla classificazione attuale			
dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona	dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona
		Segue LINEA: **Napoli-Battipaglia-Potenza-Metaponto (74)** (*pel tratto Napoli-Potenza*)					
121 + 825	125 + 449	Balvano Ricigliano	*grave*	121 + 825	125 + 449	Balvano Ricigliano	*lieve*
126 + 563	140 + 850	Bellamuro - Baragiano	*grave*	126 + 563	129 + 335	—	*lieve*
				129 + 335	137 + 932	Bellamuro - Baragiano	*grave*
				137 + 932	140 + 850	—	*lieve*

COMPARTIMENTO DI BARI

LINEA: **Castellammare Adr.-Foggia-Bari-Otranto (65)**
(*pel tratto Foggia compresa–Otranto*)

dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona	dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona
525 + 348	527 + 147	Foggia	*grave*	525 + 348	527 + 147	Foggia	*lieve*
527 + 147	586 + 014	Incoronata - Ortanova - Raddoppio Stornara - Cerignola Campagna - Candida - Trinitapoli - Ofantino	*grave*	527 + 147	533 + 978	—	*lieve*
				533 + 978	554 + 565	Incoronata - Ortanova - Raddoppio Stornara	*grave*
				554 + 565	567 + 899	Cerignola Campagna	*lieve*
				567 + 899	586 + 014	Candida - Trinitapoli - Ofantino	*grave*

Classificazione attuale				Modificazioni alla classificazione attuale			
dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona	dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona
		Segue Linea: **Castellammare Adr.-Foggia-Bari-Otranto (65)** (*pel tratto Foggia compresa–Otranto*)					
586 + 014	605 + 901	Barletta	*grave*	586 + 014	592 + 919	—	*grave*
				592 + 919	596 + 653	Barletta	*lieve*
				596 + 653	605 + 901	—	*grave*
731 + 102	771 + 041	Carovigno - Serranova - S. Vito dei Normanni - Brindisi - Tuturano	*grave*	731 + 102	756 + 273	Carovigno - Serranova - S. Vito dei Normanni.	*grave*
				756 + 275	761 + 563	Brindisi	*lieve*
				761 + 563	771 + 041	Tuturano	*grave*
		Linea: **Foggia-Cervaro-Napoli (73)** (*pel tratto Foggia - Cervaro compresa*)					
1 + 001	8 + 920	Cervaro	*grave*	1 + 001	8 + 920	Cervaro	*lieve*
		Linea: **Foggia-Lucera (77)**					
0 + 700	1 + 533	—	*grave*	0 + 700	1 + 533	—	*lieve*

Classificazione attuale				Modificazioni alla classificazione attuale			
dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona	dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona
Linea: Foggia-Manfredonia (78)							
0 + 732	36 + 096	Tortorella - Amendola - Candelaro - Frattarolo - Manfredonia	*grave*	0 + 732	10 + 661	Tortorella	*lieve*
				10 + 661	36 + 096	Amendola - Candelaro - Frattarolo - Manfredonia	*grave*
Linea: Cerignola Camp.-Cerignola Città (79)							
0 + 194	0 + 697	—	*grave*	0 × 194	0 + 697	—	*lieve*
Linea: Barletta-Barletta Porto (81)							
0 + 394	2 + 652	Barletta Porto	*grave*	0 + 394	2 + 652	Barletta Porto	*lieve*
Linea: Brindisi-Brindisi Porto (83)							
0 + 065	1 + 736	Brindisi Porto	*grave*	0 + 065	1 + 736	Brindisi Porto	*lieve*
Linea: Zollino-Gallipoli (84)							
23 + 804	32 + 938	Sannicola - Alezio	*grave*	23 + 804	32 + 938	Sannicola - Alezio	*lieve*

Classificazione attuale				Modificazioni alla classificazione attuale			
dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona	dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona
Linea: Rocchetta-Spinazzola-Gioia del Colle (85)							
59 + 768	92 + 934	Poggiorsini Gr. - Gravina	*grave*	59 + 768	92 + 934	Poggiorsini Gr. - Gravina	*lieve*
Linea: Taranto-Brindisi (88)							
62 + 739	65 + 905	—	*grave*	62 + 739	65 + 905	—	*lieve*
Linea: Taranto-Circum mare piccolo-Tronco Nasisi-Buffoluto (89)							
0 + 476	1 + 915	—	*grave*	0 + 476	1 + 915	—	*lieve*
Linea: Taranto-Reggio (91) (*pel tratto Taranto-Metaponto compresa*)							
1 + 213	43 + 558	Chiatona - Raddoppio Termitosa - Ginosa - Metaponto	*grave*	1 + 213	2 + 550	—	*lieve*
				2 + 550	43 + 558	Chiatona - Raddoppio Termitosa - Ginosa - Metaponto	*grave*

COMPARTIMENTO DI REGGIO CAL.

Linea: **Taranto-Reggio (91)**
(*tratto Metaponto esclusa-Reggio*)

Classificazione attuale				Modificazioni alla classificazione attuale			
dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona	dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona
43 + 558	141 + 819	S. Basilio Pisticci - Montalbano Ionio - Policoro - Nova Siri - Rocca Imperiale - Monte Giordano - Roseto Capo Spulico - Amendolara - Trebisacce - Villapiana - Torre Cerchiara - Sibari - Corigliano Calabro	*grave*	43 + 558	82 + 888	S. Basilio Pisticci - Montalbano Ionico - Policoro - Nova Siri - Rocca Imperiale - Monte Giordano	*grave*
				82 + 888	108 + 950	Roseto Capo Spulico - Amendolara - Trebisacce	*lieve*
				108 + 950	141 + 819	Villapiana - Torre Cerchiara - Sibari - Corigliano Calabro	*grave*
322 + 614	355 + 641	Badolato - S. Caterina del Ionio - Guardavalle - Monasterace Stilo – Riace – Coulonia	*grave*	322 + 614	343 + 194	Badarolo - S. Caterina del Ionio - Guardavalle - Monasterace Stilo	*grave*
				343 + 194	365 + 641	Riace - Coulonia	*lieve*

Linea: **Battipaglia-Reggio C. (92)**

dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona	dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona
1 + 112	35 + 219	S. Nicola Varco - Albanella - Capaccio Roccadaspide - Pesto - Ogliastro Cilento - Agropoli	*grave*	1 + 112	2 + 708	—	*lieve*
				2 + 708	27 + 328	S. Nicola Varco - Albanella - Capaccio Roccadaspide - Pesto - Ogliastro Cilento	*grave*
				27 + 328	35 + 219	Agropoli	*lieve*

Classificazione attuale				Modificazioni alla classificazione attuale			
dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona	dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona
		Segue INEA: **Battipaglia-Reggio C. (92)**					
49 + 451	56 + 906	Castelnuovo Vallo - Casal Velino	*grave*	49 + 451	54 + 246	Castelnuovo Vallo - Casal Velino	*grave*
				54 + 246	56 + 906	—	*lieve*
90 + 906	98 + 610	Torre Orsaria - Policastro del Golfo	*grave*	90 + 906	98 + 610	Torre Orsaria - Policastro del Golfo	*lieve*
126 + 078	197 + 355	Praia d'Aieta Tortora - S. Nicola Arcella - Scalea - Verbicaro Orsomarso - Grisolia Cipollina - Cirella Maierà - Diamante - Belvedere Marittimo - Capo Bonifati - Cetraro - Acquappesa - Guardia Piemontase - Fuscaldo	*grave*	126 + 078	141 + 794	Praia d'Aieta Tortora - S. Nicola Arcella	*lieve*
				141 + 794	158 + 520	Scalea - Verbicaro Orsomarso - Grisolia Cipollina - Cirella Maierà	*grave*
				158 + 520	197 + 355	Diamante - Belvedere Marittimo - Capo Bonifati - Cetraro - Acquappesa - Guardia Piemontese - Fuscaldo	*lieve*
225 + 213	279 + 642	Amantea - Serra Aiello - Nocera Tirinese - Falerna - S. Eufemia Marina - S. Eufemia Biforcazione - S Pietro a Maida Maida - Curinda - Francavilla Angitola	*grave*	225 + 213	229 + 464	Amantea	*lieve*
				229 + 464	279 + 642	Serra Aiello - Nocera Tirinese - Falerna - S. Eufemia Marina - S. Eufemia Biforcazione - S. Pietro a Maida Maida - Curinga - Francavilla Angitola	*grave*

Classificazione attuale				Modificazioni alla classificazione attuale			
dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona	dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona
		Linea: S. Eufemia-Catanzaro Marina (93)					
0 + 781	27 + 284	Sambiase - Nicastro - Feroleto Antico - Marcellinara	*grave*	0 + 781	7 + 251	Sambiase	*grave*
				7 + 251	13 + 420	Nicastro	*lieve*
				13 + 420	22 + 690	Feroleto Antico	*grave*
				22 + 690	27 + 284	Marcellinara	*lieve*
27 + 284	27 + 987	—	*grave*	27 + 284	27 + 987	—	*lieve*
27 + 987	46 + 075	Settingiano - Corace - Catanzaro Sala - S. Maria di Catanzaro	*grave*	27 + 987	31 + 279	Settingiano	*lieve*
				31 + 279	35 + 083	Corace	*grave*
				35 + 083	40 + 577	Catanzaro Sala	*lieve*
				40 + 577	46 + 075	S. Maria di Catanzaro	*grave*
		Linea: Sibari-Cosenza (94)					
0 + 241	68 + 765	Cassano al Ionio - Spezzano Albanese - Tarsia - S. Marco Roggiano - Mongrassano Cervati - Torano Lattarico - Acri Bisignano - Montalto Rose - Castiglione Cosentino - Cosenza	*grave*	0 + 241	61 + 133	Cassano al Ionio - Spezzano Albanese - Tarsia - S. Marco Roggiano - Mongrassano Cervati - Torano Lattarico - Acri Bisignano - Montalto Rose	*grave*
				61 + 133	68 + 765	Castiglione Cosentino - Cosenza	*lieve*

Classificazione attuale				Modificazioni alla classificazione attuale			
dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona	dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona
LINEA: Paola-Cosenza (95)							
22 + 892	27 + 896	Rende	*grave*	22 + 892	27 + 896	Rende	*lieve*

COMPARTIMENTO DI PALERMO

dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona	dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona
LINEA: Palermo-Termini Imerese-Rocca Palumba-Porto Empedocle (97)							
124 + 499	126 + 496	Aragona Caldare	*grave*	124 + 499	126 + 496	Aragona Caldare	*lieve*
136 + 055	142 + 478	—	*grave*	136 + 055	142 + 478	—	*lieve*
LINEA: Termini Imerese-S. Agata di Militello-Messina (98)							
43 + 085	60 + 319	Buonfornello - Campofelice - Lascari	*grave*	43 + 085	55 + 958	Buonfornello - Campofelice	*grave*
				55 + 958	60 + 319	Lascari	*lieve*
105 + 732	152 + 164	Caronia - S. Fratello Acquedolci - S. Agata di Militello - S. Marco d'Alunzio Torrenova - Zappulla - Naso Capo d'Orlando - Brolo Ficarra - Piraino S. Angelo	*grave*	105 + 732	108 + 505	Caronia	*lieve*
				108 + 505	119 + 423	—	*grave*
				119 + 423	126 + 358	S. Fratello Acquedolci - S. Agata di Militello	*lieve*
				126 + 358	136 + 942	S. Marco d'Alunzio Torrenova - Zappulla	*grave*
				136 + 942	152 + 164	Naso Capo d'Orlando - Brolo Ficarra - Piraino S. Angelo	*lieve*

Classificazione attuale				Modificazioni alla classificazione attuale			
dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona	dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona
		Segue: LINEA **Termini Imerese-S. Agata di Militello-Messina (98).**					
151 + 121	179 + 778	Patti - Oliveri Tindari - Falcone - Castroreale Novara Furnari	*grave*	161 + 921	168 + 052	Patti	*lieve*
				168 + 052	179 + 778	Oliveri Tindari - Falcone - Castroreale Novara Furnari	*grave*
		LINEA: **Roccapalumba-S. Caterina Xirbi-Bicocca-Catania-Messina (99)**					
112 + 300	146 + 370	Mimiani S. Cataldo - S. Caterina Xirbi - Imera - Villarosa	*grave*	112 + 300	124 + 979	Mimiani S. Cataldo	*grave*
				124 + 979	131 + 146	S. Caterina Xirbi	*lieve*
				131 + 146	146 + 370	Imera - Villarosa	*grave*
		LINEA: **Bicocca-Valsavoia-Siracusa (100)**					
233 + 430	304 + 375	Passomartino - Valsavoia Lentini - Agnone di Siracusa - Agnone Bagni - Brucoli - Augusta - Megara Iblea - Priolo Melilli	*grave*	233 + 430	270 + 224	Passomartino - Valsavoia - Lentini - Agnone di Siracusa - Agnone Bagni	*grave*
				270 + 224	283 + 980	Brucoli - Augusta	*lieve*
				283 + 980	290 + 184	Megara Iblea	*grave*
				290 + 184	304 + 375	Priolo Melilli	*lieve*
311 + 259	312 + 473	Siracusa	*grave*	311 + 259	312 + 473	Siracusa	*lieve*

Classificazione attuale				Modificazioni alla classificazione attuale			
dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona	dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona
		LINEA: Siracusa-Siracusa Porto (101)					
312 + 473	313 + 774	Siracusa Porto	*grave*	312 + 473	313 + 774	Siracusa Porto	*lieve*
		LINEA: Siracusa-Licata TRONCO: Siracusa-Spaccaforno (102)					
312 + 473	321 + 871	S. Teresa Longarini	*grvve*	312 + 473	315 + 168	—	*lieve*
				315 + 168	319 + 016	—	*grave*
				319 + 016	321 + 871	S. Teresa Longarini	*lieve*
340 + 915	345 + 229	Noto	*grave*	340 + 915	345 + 229	Noto	*lieve*
351 + 289	365 + 515	S. Paolo - Rosolini - Spaccaforno	*grave*	351 + 289	365 + 515	S. Paolo - Rosolini - Spaccaforno	*lieve*
		TRONCO: Licata-Spaccaforno (103)					
325 + 548	336 + 082	Modica - Scicli	*grave*	325 + 548	336 + 082	Modica - Scicli	*lieve*
340 + 790	345 + 630	—	*grave*	340 + 790	345 + 630	—	*lieve*
351 + 113	354 + 784	—	*grave*	351 + 113	354 + 784	—	*lieve*
359 + 062	359 + 767	—	*grave*	359 + 062	359 + 767	—	*lieve*
363 + 512	364 + 139	Spaccaforno	*grave*	363 + 512	364 + 139	Spaccaforno	*lieve*

Classificazione attuale				Modificazioni alla classificazione attuale			
dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona	dal Km.	al Km.	Stazioni e fermate comprese	Zona
LINEA: Valsavola-Caltagirone (106)							
249 + 588	264 + 140	Leone - Scordia	*grave*	249 + 588	258 + 492	Leone	*grave*
				258 + 492	264 + 140	Scordia	*lieve*
LINEA: Palermo-Trapani (107)							
32 + 864	33 + 302	Cinisi - Terrasini	*grave*	32 + 864	33 + 302	Cinisi - Terrasini	*lieve*
39 + 407	107 + 143	Lo Zucco Montelepre - Partinico - Trappeto - Balestrate - Castellammare del Golfo - Segesta - Alcamo Calatafimi - Gibellina - Gallitello - S. Ninfa Salemi	*grave*	39 + 407	44 + 969	Lo Zucco Montelepre	*grave*
				44 + 969	48 + 414	Partinico	*lieve*
				48 + 414	53 + 679	—	*grave*
				53 + 679	55 + 588	Trappeto	*lieve*
				55 + 588	57 + 114	—	*grave*
				57 + 114	68 + 482	Balestrate - Castellammare del Golfo	*lieve*
				68 + 482	107 + 143	Segesta - Alcamo Calatafimi - Gibbellina - Gallitello - S. Ninfa Salemi	*grave*

Ordine di servizio N. 47.

Trasporti per conto delle società Cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari.

(Vedi ordine di servizio n. 17-1920).

La « Società cooperativa di consumo tra i ferrovieri delle ferrovie dello Stato » di Siracusa, avendo estesa la vendita al pubblico delle proprie merci, non ha più diritto a fruire della riduzione di tariffa di cui il regolamento sui trasporti per conto delle Società cooperative ferroviarie, pubblicato con l'ordine di servizio n. 167-1911.

La Società stessa deve quindi essere depennata dall'elenco Allegato A al citato regolamento, ristampato con l'ordine di servizio n. 48-1918.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Ordine di servizio N. 48.

Biglietti combinabili internazionali.

Col 1° maggio c. a. è entrata in vigore una nuova edizione dei fascicoli II e III della tariffa dei biglietti combinabili internazionali e della relativa carta schematica dei percorsi, di cui è cenno nell'Ordine di Servizio n. 28 del 27 aprile 1922.

Tale nuova edizione comprende anche i percorsi di Amministrazioni ferroviarie di altri paesi esteri, per cui i biglietti combinabili internazionali possono ora essere rilasciati per le principali Amministrazioni ferroviarie, lacuali e marittime dell'Italia, Svizzera, Francia, Lussemburgo, Belgio, Olanda, Inghilterra, Danimarca, Cecoslovacchia e dell'Algeria.

Nell'articolo 5 dell'Istruzione, allegata al detto Ordine di Servizio, l'elenco degli Uffici incaricati della preparazione di tali biglietti deve essere così modificato:

CATANIA - Agenzia Paolo Brancati e C. - 139, via Lincoln.

FIRENZE - Ufficio di viaggi e turismo (E.N.I.T.) - 2, via degli Speziali.

GENOVA - Ufficio di viaggi e turismo (E.N.I.T.) - 243 rosso, via XX Settembre.

MILANO - Ufficio di viaggi e turismo (E.N.I.T.) - 16, via Santa Margherita.

MILANO - Agenzia Chiari-Sommariva - 7, via Dante.

NAPOLI - Ufficio di viaggi e turismo (E.N.I.T.), 5, via Chiatamone.

PALERMO - Ufficio di viaggi e turismo (E.N.I.T.) - 98, via Roma.

ROMA - Agenzia Chiari-Sommariva - Piazza Venezia.

ROMA - Agenzia Thos Cook e Son - 54, Piazza Esedra.

ROMA - Ufficio di viaggi e turismo (E.N.I.T.) - Piazza Colonna.

ROMA - Agenzia Roesler Franz e Figli - 91, via Condotti.

ROMA - Agence des Compagnies Françaises de Navigation et de Chemins de fer - 123, via del Tritone.

TORINO - Ufficio di viaggi e turismo (E.N.I.T.) - 2, via Barbaroux (angolo Piazza Castello).

TORINO - Agenzia Giulio Barnabè (gia Carpaneto) - Galleria Subalpina.

VENEZIA - Ufficio di viaggi e turismo (E.N.I.T.) - 49-50, Piazza S. Marco

così pure l'elenco delle stazioni abilitate all'accettazione delle domande dei biglietti, suddivise in gruppi a seconda dell'Ufficio al quale dovranno inviare le domande che verranno loro presentate, dovrà essere sostituito dal seguente elenco:

Ufficio di viaggi e turismo (E.N.I.T.) Torino.

Alba
Alessandria
Aosta
Asti
Bra
Canelli
Casale Monferrato
Chivasso
Cuneo
Ivrea
Mondovì
Novara
Pinerolo
Saluzzo
Savigliano
Santhià
Susa
Torino P. N.
Varallo Sesia
Vercelli

Ufficio di viaggi e turismo (E.N.I.T.) Milano.

Arona
Bergamo
Brescia
Chiasso
Como S. G.
Cremona
Domodossola
Lecco
Luino
Milano C.
Monza
Parma
Pavia
Piacenza
Reggio Emilia
Sondrio
Stresa
Tortona
Voghera

Ufficio di viaggi e turismo (E.N.I.T.) Venezia.

Belluno
Bolzano
Ferrara
Fiume
Gorizia M.
Mantova
Merano
Padova
Pola
Rovereto
Rovigo
Trento
Treviso
Trieste
Udine
Venezia
Verona P. N.
Verona P. V.
Vicenza

Ufficio di viaggi e turismo (E.N.I.T.) Genova.

Acqui
Alassio
Bordighera
Genova P. P.
Nervi
Novi
Porto Maurizio
Rapallo
S. Remo
Savona
Spezia
Ventimiglia

Ufficio di viaggi e turismo (E.N.I.T.) Firenze.

Arezzo
Bagni di Montecatini
Bologna
Carrara
Faenza
Firenze S. M. N.
Forlì
Livorno C.
Lucca
Massa
Modena
Pisa
Pistoia
Ravenna
Rimini
Siena
Viareggio

Agenzia Chiari e Sommariva - Roma.

Ancona	Civitavecchia	Pescara
Aquila	Foligno	Roma Termini
Ascoli Piceno	Grosseto	Sassari
Cagliari	Perugia	Sulmona
Chieti	Pesaro	Terni
Chiusi		

Ufficio di viaggi e turismo (E.N.I.T.) Napoli

Avellino	Catanzaro	Potenza Inferiore
Bari	Cosenza	Reggio Calabria
Benevento	Foggia	Salerno
Brindisi	Lecce	Taranto
Campobasso	Napoli	Villa S. Giovanni
Caserta		

Ufficio di viaggi e turismo (E.N.I.T.) Palermo.

Caltanissetta	Palermo	Trapani

Agenzia Paolo Brancati e C. - Catania.

Catania C.	Messina	Siracusa
Giardini Taormina		

Inoltre l'art. 12 della suddetta Istruzione dovrà essere così completato:

La validità dei biglietti è fissata come segue:

45 giorni	se la somma dei percorsi indicati sui tagliandi è	da 500 a 1000 chilometri
60 »		» 1001 » 3000 »
90 »		» 3001 » 5000 »
120 »		superiore ai 5001 »

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 14, 15 e 16.

Ordine di servizio N. 49.

Apertura all'esercizio della linea di diramazione da Bari al Porto e della stazione di Bari Marittima.

Col giorno 28 maggio 1923 verrà aperta al pubblico servizio la linea di diramazione da Bari al porto e la stazione di Bari Marittima.

La stazione di Bari Marittima è abilitata all'accettazione delle spedizioni di cose a carro, a grande ed a piccola velocità, provenienti dal mare e destinate oltre Bari per ferrovia, e al ricevimento di quelle provenienti da oltre Bari per ferrovia e destinate all'imbarco, nonchè all'accettazione e al ricevimento dei trasporti a carro destinati e provenienti dagli stabilimenti raccordati.

La distanza chilometrica tassabile da Bari a Bari Marittima è di Km. 5.

Sono estese alla stazione di Bari Marittima le « Disposizioni generali comuni a tutte le stazioni marittime, lacuali o fluviali » contenute nell'allegato 6 delle vigenti « Condizioni e tariffe per i trasporti delle cose » (edizione 1° gennaio 1922).

La stazione di Bari Marittima si atterrà per le scritturazioni concernenti i trasporti, per la tenuta del conto corrente e per tutto quanto si riferisce alle attribuzioni contabili del Capo stazione alle norme pubblicate con l'ordine di servizio n. 160-1909 e successive modificazioni. La medesima effettuerà i propri versamenti alla Cassa di Napoli con la periodicità di cui alla lettera *B* dell'allegato all'ordine di servizio n. 184-1913.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921), nella parte I del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914), nella parte II del prontuario suddetto (edizione 1° marzo 1922) e nei prontuari manoscritti delle distanze in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovranno praticare le aggiunte indicate nell'allegato al presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Allegato all'ordine di servizio N. 49-1923.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 8 le indicazioni relative a Bari Porto devono essere sostituite dalle seguenti:

/Bari Marittima (48) /Br/132/

— a pagina 18 trascrivere la nota: « (48) *Bari Marittima* » - Ammessa ai soli trasporti a G. V. e P. V. a carro completo.

Nella parte I del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pagina 13, fra Bari e Baricetta, devesi inserire:

Bari
//Bari Marittima/Foggia-Otranto/1° Foggia/Bari/—/—/G/—/O/—/—/S/—/
/—/—/—/—/—//

Nella parte II - tabelle polimetriche - del prontuario suddetto (edizione 1° marzo 1922) a pagina 40 nella tabella (147) Bari-Taranto devesi trascrivere prima del nome di Bari quello di Bari Marittima con le seguenti distanze dalle stazioni della linea:

Bari	Km.	5	S. Basilio Mottola	Km.	72
Modugno	»	16	Castellaneta	»	82
Bitetto Palo del Colle	»	20	Palagianello	»	91
Grumo Appula	»	27	Palagiano Mottola	»	98
Acquaviva delle Fonti	»	46	Massafra	»	103
Gioia del Colle	»	59	Taranto	»	120

Nella tabella (153) Foggia-Otranto devesi inserire fra Bari e Noicattaro il nome di Bari Marittima con le seguenti distanze dalle stazioni della linea:

Foggia	Km.	128	Palese Macchie	»	15
Incoronata	»	118	Bari	»	5
Ortanova	»	108	Noicattaro	»	17
Cerignola	»	94	Mola di Bari	»	25
Candida	»	84	Polignano a Mare	»	38
Trinitapoli	»	76	Monopoli	»	46
Ofantino	»	73	Fasano	»	60
Barletta	»	60	Cisternino	»	68
Barletta Marittima	»	64	Ostuni	»	80
Trani	»	48	Carovigno	»	89
Bisceglie	»	40	Serranova	»	97
Molfetta	»	30	S. Vito dei Normanni	»	105
Giovinazzo	»	24	Brindisi	»	116
S. Spirito Bitonto	»	17			

Brindisi Marittima scalo del porto	»	118	S. Donato di Lecce	»	164
Brindisi Marittima scalo della banchina di levante	»	119	Galugnano	»	166
Tuturano	»	127	Sternatia	»	171
S. Pietro Vernotico	»	133	Zollino	»	174
Squinzano	»	140	Corigliano d'Otranto	»	178
Trepuzzi	»	144	Melpignano	»	180
Surbo	»	148	Maglie	»	183
Lecce	»	155	Bagnolo del Salento	»	189
S. Cesario di Lecce	»	160	Cannole	»	191
			Giurdignano	»	196
			Otranto	»	202

A pagina 53, fra i nomi di Bari e Baricetta, devesi inserire:

/Bari Marittima/147-153/

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche valevoli per la tassazione dei trasporti merci, in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo, devesi:

— all'indice alfabetico, alla propria sede, aggiungere « Bari Marittima » con il numero della pagina e il numero progressivo;

— all'interno dei prontuari stessi, fra i nomi di Bari e Noicattaro inserire « Bari Marittima » e di contro al nome esporre la distanza, che dovrà essere formata aggiungendo Km. 5 a quella indicata per Bari, e trascrivere l'istradamento che risulta indicato per la stazione di Bari.

Ordine di servizio N. 50.

Soppressione delle somministrazioni di vari oggetti di consumo e di inventario.

Con riferimento all'Ordine di servizio n. 32, inserto nel bollettino ufficiale n. 13 del 29 marzo 1923, si stabilisce che d'ora innanzi gli asciugamani distribuiti al personale rimangano in consegna, fino al loro consumo, ai detentori i quali devono rilasciarne ricevuta all'agente distributore per suo scarico, avvertendo che non saranno più sostituiti. Ciascun detentore dovrà poi provvedere a proprie spese alla lavatura finora eseguita a carico dell Amministrazione.

Quando gli asciugamani saranno resi inservibili, dovranno riversarsi all'Ufficio che li ha somministrati.

La distribuzione del sapone sodo e delle saponette dovrà cessare non appena saranno ultimate le attuali scorte, nè saranno consentiti ulteriori acquisti di tali materie.

Esaurite le scorte, di cui sono provvisti, i magazzini cesseranno dal somministrare anche i sottoindicati oggetti d'inventario e di consumo:

Num. di catalogo	392-393	Bicchieri di vetro.
Id.	447-448	Boccie (bottiglie di vetro).
Id.	3034	Coni fumanti insettifughi (piroconofobi).
Id.	2861-2862	Passatoie per pavimenti.
Id.	3670	Soppedanei di cocco.
Id.	3725	Spazzole per panni.
Id.	3971-3972	Tappeti per pavimenti.
Id.	4329	Vassoi di lamiera di ferro verniciato.
Id.	—	Lysoformio e sapone lysoformio.

Ordine di servizio N. 51.

Modificazioni agli articoli 13 e 20 delle " Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli e cani e telegrafi „ Liquidazione diretta dei premi spettanti al personale di controlleria.

(Vedi ordine di servizio n. 160-1919, n. 79-1910 e n. 121-1916).

1° Dal 1° giugno 1923 i Controllori viaggianti principali e di 1ª classe, i Controllori viaggianti ed i Capi personale viaggiante, provvederanno direttamente alla liquidazione dei premi loro spettanti sulle multe esatte per viaggi irregolari od abusivi, trattenendo, dal versamento giornaliero, l'importo corrispondente al 25 % della multa applicata, depurato del 10,32 % per ricchezza mobile, contributo di guerra, ecc., come già si pratica per i premi d'incoraggiamento.

2. Per le contravvenzioni fatte in base agli articoli 33 e 34 delle Tariffe e condizioni (ed. 1920) cessa l'obbligo di redigere il verbale mod. Cɪ 305, che va mantenuto invece quando ricorra l'applicazione dell'art. 10 e per le contravvenzioni in base alle concessioni speciali, trasporti militari e viaggi con biglietti di servizio.

3° *a*) I Controllori principali e di 1ª classe, dirigenti il personale di controlleria, dovranno procedere a verifiche, nelle stazioni di versamento, delle esazioni fatte dai dipendenti Controllori viaggianti, richiamando subito chi avesse commesso qualche irregolarità, e, per quelle più gravi, facendo rapporto alla superiore Divisione per i provvedimenti di competenza.

b) Le esazioni dei Controllori principali e di 1ª classe, dirigenti il personale di controlleria, saranno esaminate dal Controllo viaggiatori nel mese successivo a quello in cui sono state effettuate, unitamente, ben s'intende, a tutte le distinte dei versamenti mod. Cɪ 244 che colà pervengono dalle biglietterie.

c) Gli Ispettori contabili dipendenti dal Servizio Movimento

e traffico nonchè gli Ispettori dell'Ufficio traffico delle Divisioni verificheranno saltuariamente, per tutto il personale addetto alla controlleria, la regolarità delle esazioni e dei versamenti.

4° Quando sia riconosciuta errata l'esazione, si procederà alla ripresa del premio, indipendentemente dalle sanzioni disciplinari a carico degli agenti responsabili in rapporto alla gravità della mancanza.

5° Nei casi nei quali l'Amministrazione conceda eventualmente il rimborso totale o parziale delle multe, saranno pure ripresi i premi, meno una quota nei limiti stabiliti dall'art. 197 delle « Disposizioni sulle competenze accessorie ».

6° Per la registrazione e la contabilizzazione dei premi trattenuti all'atto del versamento, e fino a quando non verranno forniti gli stampati opportunamente modificati, gli agenti interessati — compreso il personale addetto alla scorta dei treni di cui alla circolare poligrafata n. M. T. X. 24/158/52 del 23/11-1921 — si regoleranno come segue:

a) Relazione di viaggio mod. M. 81. — Esporre nella colonna 4 del quadro (D) la somma relativa alla regolarizzazione, esclusa la multa ed il diritto fisso; nella colonna 5 l'importo della soprattassa e nella colonna 6 il totale *complessivo* (comprendente l'addizionale di centesimi 5) della esazione. Al margine esterno della colonna 9 tracciare la colonna 10, intestandola « Premio lordo » nella quale sarà indicato per ogni esazione l'importo del premio d'incoraggiamento o quello contravvenzionale spettante all'agente.

A fine di giornata, la differenza fra il totale della colonna 6 e quello della colonna 10 (depurato, quest'ultimo, dall'importo dell'imposta di R. M., contributo di guerra, ecc., nella complessiva percentuale del 10,32 %, da stabilirsi coll'arrotondamento al centesimo) dovrà corrispondere alla somma da versare effettivamente alla biglietteria.

b) Distinta dei versamenti mod. Ci 244. — Modificare la intestazione delle colonne 18, 19 e 20 rispettivamente:

premio di incoraggiamento;
premio per contravvenzione;
importo della R. M., ecc.

e così: nella colonna 18 esporre l'importo lordo del premio d'incoraggiamento spettante per ogni esazione con diritto fisso e senza multa e nella colonna 19 l'importo lordo del premio contravvenzionale (nella misura del 25 % della somma esatta per multa, risultante dalla colonna 13) e nella colonna 20 l'importo della R. M. relativa ai premi, da determinarsi al centesimo.

A fine di giornata, la differenza fra il totale generale delle colonne 15, 16 e 17 (somme incassate) ed il totale generale delle colonne 18 e 19 (premi dovuti) depurato dall'ammontare dell'imposta di R. M., ecc., 10,32 %, colonna 20, dovrà corrispondere alla somma effettivamente versata alla biglietteria.

In margine alla matrice di detta distinta mod. Ci 244 dovrà poi essere trascritta a mano una nuova colonna 6 nella quale saranno da annotarsi i premi relativi alle esazioni.

c) Riepilogo mensile mod. Ci 244-bis. — Esporre nella colonna 19 l'importo effettivamente versato in ogni giornata, nella colonna 20 l'importo lordo dei premi d'incoraggiamento (totale della colonna 18 del mod. Ci 244), nella colonna 21 l'importo lordo dei premi contravvenzionali (totale della colonna 19 del modello Ci 244) e nella colonna 22 l'importo dell'imposta di R. M., ecc., sui premi (colonna 20 del mod. Ci 244).

A fine mese, il totale delle colonne 16, 17 e 18 dovrà corrispondere al totale delle colonne 19, 20 e 21 diminuito dal totale della colonna 22.

d) Riassunto dei biglietti distribuiti mod. Ci 211. — Modificare l'intestazione delle colonne 6 e 7 del quadro *a*) rispettivamente come segue:

Ammontare dei versamenti (totale della colonna 19 del modello Ci 244-*bis*).

Importo — per memoria — dell'imposta di R. M., ecc., sui premi (colonna 22 del mod. Ci 244-*bis*).

Nelle colonne 15, 16 e 17 del quadro *b*) riportare rispettivamente:

l'ammontare del premio d'incoraggiamento (totale della colonna 20 del mod. Ci 244-*bis*);

l'ammontare del premio per contravvenzione (totale colonna 21 del mod. Ci 244-*bis*);

l'ammontare dell'imposta di R. M. sui premi (totale della colonna 22 del mod. Ci 244-*bis*).

A fine mese, il totale delle colonne 11, 12 e 13 del quadro *b*) del detto riassunto mod. Ci 211 (somme riscosse) dovrà corrispondere al totale della colonna 14 (somme versate) più il totale delle colonne 15 e 16 (premio lordo) diminuito s'intende del totale della colonna 17 (importo dell'imposta di R. M., ecc., sui premi).

c) *Riepilogo generale mod.* Ci 212. — All'apposita voce « biglietti speciali mod. Ci 204 » riportare il totale della colonna 6 del mod. Ci 211 (versamenti fatti dal personale di controlleria) suddividendolo: in tassa di porto, addizionale pro mutilati, ecc., da stabilirsi in base al totale dei biglietti distribuiti risultante dal frontespizio del mod. Ci 244-*bis*.

In una delle colonne in bianco, poi, dovrà essere indicata « per memoria » l'ammontare dell'imposta di R. M., ecc., sui premi (totale della colonna 7 del quadro *a*) del mod. Ci 211).

Distribuito agli agenti delle calssi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Il Direttore Generale
ALZONA.

Circolare N. 7[V]

Veicoli da inoltrare vuoti nelle Officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in Officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nell'elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della rete alle ore 17 del giorno 15 giugno p. v., estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli indicati viene rintracciato, se esso è vuoto la stazione vi applicherà da ambo i lati l'etichetta Mod. M.-263-m di cui l'Ordine di servizio n. 38-1915, scrivendo a mano, nell'apposito spazio il motivo per cui il veicolo viene destinato all'Officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in Officina scortato da Mod. M-130.

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta di cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in Officina, scortandolo con Mod. M-130.

Di massima i veicoli rintracciati in Continente dovranno essere inviati alla più prossima Officina del Materiale rotabile o del Materiale mobile del Continente stesso e quelli rintracciati in Sicilia alla più prossima Officina del Materiale rotabile o del Materiale mobile dell'Isola.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno essere tolte o

coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno essere tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione, quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

La stazione che etichetta il veicolo, darà notizia dell'invio alle Officine: per i carri, alla propria Delegazione Veicoli ed al Circolo di ripartizione; per le carrozze ed i bagagliai, alla Delegazione Veicoli ed al Riparto Circolazione Veicoli.

Ogni negligenza, omissione od erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutti o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da introdursi nelle officine per visita scadenza del periodo di garanzia.

Carrozze.

CI^{CR}_{Z} 44266 — 44408 — 44411 — 44523 — 44525.

Bagagliai.

DI^{CR} 87495 — 87498 — 87604 — 87610 — 87694.

Carri.

F 130075 — 130081 — 130089 — 130094 — 130098 — 130695 — 130804 — 130810 — 130879 — 130880 — 188607 — 188611 — 188615 — 188619.

Ltm 443160 — 443169 — 443175 — 443181 — 443186.

Poz 695044 — 695049 — 695412 — 695417 — 695437.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 9, 11, 40, 41, 42 *e* 45.

Il Direttore Generale
ALZONA.

SENTENZA

Alloggi di stazione - Estraneità alla legislazione eccezionale sulle requisizioni e sulle proroghe di locazione - Competenza: art. 16 R. D. 7 gennaio 1923, n. 8.

Gli edifici di stazione, anche se destinati in tutto o in parte ad alloggi di agenti obbligati a risiedere nelle immediate pertinenze ferroviarie per esigenze di servizio, sono sottratti, come beni demaniali, alla legislazione speciale ed alle giurisdizioni speciali per gli alloggi.

Va revocata, perciò, siccome nulla per incompetenza assoluta, un'ordinanza di requisizione del Commissario degli alloggi che assegnò un fabbricato ferroviario a famiglie di agenti ferroviari non compresi fra quelli obbligati ad alloggiare in stazione; e per l'art. 16 *del R. D.* 7 *gennaio* 1923, *n.* 8 *la competenza a pronunciare la revoca spetta alla Commissione arbitrale per le abitazioni istituita col detto Decreto.*

Commissione arbitrale mandamentale di Rimini - 7 *aprile* 1923, Pres. ed est. *Rotondi,* giudice - *Ferrovie Stato contro Bonini*

Omissis.

Ritenuto che l'Amministrazione FF. SS., con atto 1° novembre 1921, al fine di provvedere di alloggio, giusta le prescrizioni dell'art. 59 Reg. Comp. Acc. (approv. D. L. 13 agosto 1917, numero 1393) alcuni agenti del Movimento e della Trazione aventi diritto e dovere di alloggiare entro i recinti ferroviari della stazione di Rimini, acquistava, con altri immobili, il villino già Saporetti sito al Viale Leonardi di Rimini e iniziava i necessari lavori di adattamento al suddetto scopo. Che con provvedimento 13 dicembre 1921 il Delegato agli alloggi del Commissariato Governativo per le abitazioni emetteva da Forlì ordinanza di assegnazione a cinque famiglie di ferrovieri, di categoria diversa da quelle contemplate nelle accennate disposizioni regolamentari, e precisamente dei Signori Stupazzini Alberto, Bonini Guerrino, De Biagio Romolo, Bevilacqua Giovanni e Natalucci Natale.

Che avverso tale provvedimento, seguito dalla occupazione manu militari degli appartamenti da parte degli assegnatari, la Amministrazione FF. SS. produceva ricorso alla 4ª Sezione del Consiglio di Stato in data 20 febbraio 1922.

Ma intervenuto il Decreto 7 gennaio 1923, n. 8, l'Amministrazione stessa con citazione 27 febbraio 1923 ai sensi e per gli effetti dell'art. 16 del Decreto stesso conveniva dinanzi questa Commissione i cinque suddetti assegnatari di alloggi perchè udissero dichiarare la arbitrarietà, e quindi la revoca, dell'ordinanza Commissariale, ed in conseguenza ordinare l'immediato sgombero degli appartamenti, la condanna degli occupanti al pagamento dell'equa pigione per il periodo di godimento, salvo ed impregiudicato ogni diritto per danni eventualmente recati allo stabile.

Che chiamate le cinque cause furono riunite per identità di obbietto. L'Amministrazione attrice produsse con scrupolosa diligenza documenti e comparse insistendo a mezzo del suo rappresentante nelle conclusioni in dette comparse svolte.

Gli inquilini, disinteressandosi della questione sulla legittimità dell'impugnato provvedimento Commissariale, dichiararono di non aver pagato l'affitto per non essere riusciti ad ottenerne la determinazione dalle Ferrovie, per quanto sollecitate, e adducendo la gravissima difficoltà, specie nella stagione estiva, di trovare altro alloggio, chiesero un provvedimento equo a loro favore e cioè una dilazione in vista della stagione balneare, e quanto meno una raccomandazione alle Ferrovie di assegnare loro con preferenza gli appártamenti che siano per rendersi sfitti nel nucleo delle Case economiche dei Ferrovieri in luogo. Si rimisero all'equità della Commissione per la determinazione dell'affitto dal 15 dicembre 1921 al rilascio che fosse eventualmente disposto.

Osserva la Commissione che la lettera chiarissima del 1° capoverso dell'articolo 16 vigente decreto non consente dubbi sulla competenza, del resto non contestata. Che la illeggittimità dell'ordinanza Commissariale 21 dicembre 1921 è intuitiva, trattandosi di stabile demaniale assegnabile secondo tassative norme regolamentari dell'Amministrazione dello Stato e sottratto perciò a disponibilità privata. Che ciò è stato riconosciuto dagli stessi ferrovieri convenuti, che quantunque non assistiti da legale, non devono avere omesso di chiedere consiglio per le loro risposte a persona competente. Comunque sembra ozioso alla Commissione sof-

fermarsi a dimostrare l'arbitrarietà del provvedimento impugnato, la quale emerge dalla mera enunciazione dei termini di fatto.

Siccome però i convenuti per sè possono considerarsi incolpevoli della illegittimità della ordinanza Commissariale, sembra equo alla Commissione tenere al possibile in considerazione le loro istanze in questo momento in cui è innegabile una difficoltà sempre enorme, se non insuperabile, per la ricerca di altri alloggi.

Circa l'affitto la Commissione ritiene equo di determinare una misura fissa ed unica in rapporto a ciascun ambiente degli appartamenti ed in ragione mensile, demandando all'Amministrazione di calcolare in base al numero degli ambienti da ciascuno dei cinque inquilini occupati la misura complessiva della pigione.

P. T. M. La Commissione, accogliendo con equo temperamento le istanze delle Ferrovie contro i cinque convenuti, dichiara revocato il provvedimento 21 dicembre 1921 del Commissario del Governo degli alloggi per la provincia di Forlì, e quindi abusiva e illegittima l'occupazione degli appartamenti con detto provvedimento assegnati.

Ingiunge ai cinque occupanti convenuti sovra nominati di rilasciare sgombri di persone e di cose, a libera disposizione dell'Amministrazione attrice, sotto sanzione di sfratto forzoso, non oltre la fine di settembre 1923, gli appartamenti e locali da essi rispettivamente occupati.

Dà atto della preghiera rivolta da essi convenuti all'Amministrazione di assegnare loro con preferenza gli appartamenti che man mano si rendano sfitti nel nucleo delle case economiche dei ferrovieri in luogo.

Determina in L. 8 (otto) mensili per ognuno degli ambienti occupati la misura della pigione che essi convenuti dovranno corrispondere dal 15 dicembre 1921 fino al giorno dell'effettivo rilascio; e condanna i convenuti stessi al pagamento dell'affitto che l'Amministrazione per ciascuno degli occupanti determinerà in base al numero degli ambienti occupati e della misura predetta in L. 8 (otto) mensili per ambiente.

Lascia integro ogni diritto dell'Amministrazione per danni che eventualmente venissero constatati come arrecati allo stabile dagli occupanti.

Pone le spese a carico dell'Erario, comprese quelle di registrazione della presente.

ANNO XVI - N. 22

31 MAGGIO 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(6253) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra

Regio decreto 3 *maggio* 1923, *n.* 1057, *che abroga l'art.* 9 *della legge* 7 *aprile* 1921, *n.* 368, *col quale la validità delle modificazioni agli articoli* 6, 10, 29 e 31 *della legge* 7 *luglio* 1907, *numero* 429, *fu limitata ad un biennio.* (1)

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù della delegazione dei poteri conferiti al Governo conferiti al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Vista la legge 7 aprile 1921, n. 368;

Ritenuta la convenienza di mantenere in vigore le modificazioni con questa sancite agli articoli 6, 10, 29 e 31 dalla precedente legge 7 luglio 1907, n. 429, per l'ordinamento delle ferrovie dello Stato;

Udito il commissario straordinario per le ferrovie;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo;

E' abrogato l'art. 9 della legge 7 aprile 1921, n. 368, col quale la validità delle modificazioni agli articoli 6, 10, 29 e 31 della legge 7 luglio 1907, n. 429, fu limitata ad un biennio.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 3 maggio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

Mussolini — Carnazza.

Visto, *il guadasigilli*: Oviglio.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 25 maggio 1923, n. 122.

REGIO DECRETO 3 *maggio* 1923, *n.* 1058, ***contenente modificazioni alla legge*** 14 *luglio* 1904, *n.* 553, *e al decreto-legge* 7 *gennaio* 1923, *n.* 8, *in rapporto alle case economiche dei ferrovieri* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

In virtù della delegazione dei poteri conferiti al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Vista la legge 14 giugno 1907, n. 553, concernente provvedimenti per la costruzione di case economiche pei ferrovieri;

Vista la legge 13 aprile 1911, n. 310, che approva le modificazioni all'ordinamento delle ferrovie dello Stato e il miglioramento economico del personale;

Vista la legge 19 giugno 1913, n. 641, riguardante provvedimenti a favore del personale ferroviario;

Visti i decreti Luogotenenziali 13 agosto 1917, n. 1393, e 25 aprile 1918, n. 597, relativi all'aumento dei limiti massimi dello stipendio o salario per affitto delle case economiche pei ferrovieri;

Visto il Nostro decreto 27 novembre 1919, n. 2350, che autorizza l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad investire una parte dei fondi della gestione pensioni e sussidi per la costruzione di case economiche;

Visto il Nostro decreto 16 gennaio 1921, n. 13, circa le attribuzioni dei commissari governativi per le abitazioni;

Visto il Nostro decreto-legge 7 gennaio 1923, n. 8, contenente disposizioni circa le locazioni di immobili urbani e i commissari del Governo per le abitazioni;

Udito il Consiglio dei ministri;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 26 maggio 1923, n. 123.

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, di concerto col Ministro dei lavori pubblici e delle finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Al primo comma dell'art. 4 della legge 14 luglio 1907, n. 553, è sostituito il seguente:

« Il canone di affitto delle case economiche deve comprendere, in ogni caso, la quota di interesse da ragguagliarsi all'ammontare complessivo del capitale investito nella costruzione delle medesime, la quota delle riparazioni e manutenzioni ordinarie e straordinarie, l'ammontare delle imposte, sovraimposte, le spese di amministrazione e quelle per illuminazione, acqua potabile e riscaldamento ».

Art. 2.

Allo scadere di ogni biennio dalla pubblicazione del presente decreto dovrà compiersi la revisione dei coefficienti, base del canone di affitto, di cui al precedente articolo, e si ragguaglieranno ai risultati di tale revisione i canoni del biennio successivo.

Art. 3.

Il primo comma dell'art. 8 della legge 14 luglio 1907, n. 553, è sostituito dal seguente:

« Le case economiche saranno date in affitto a ferrovieri in attività di servizio aventi stipendio o paga non superiore a L. 13.000 annue ».

Art. 4.

Le norme del decreto-legge 7 gennaio 1923, n. 8, che attribuiscono speciale competenza alle Commissioni arbitrali in ordine alla misura della pigione ed autorizzano la sospensione dell'azione di sfratto, non si applicano alle case economiche pei ferrovieri.

I provvedimenti che a tale riguardo fossero stati emessi dai Commissari governativi non avranno esecuzione.

Art. 5.

L'art. 7 della legge 14 luglio 1907, n. 553, modificato dal R. decreto 28 giugno 1912, n. 728, è abrogato.

Le attribuzioni attualmente affidate alle Commissioni consultive compartimentali delle case economiche pei ferrovieri di cui alla citata legge sono conferite ai Comitati d'esercizio compartimentali di cui al R. decreto 5 agosto 1912, n. 906.

Spettano al commissario straordinario per le ferrovie tutte le attribuzioni deliberative demandate dalle leggi o dai regolamenti in vigore alla Commissione consultiva centrale ed al direttore generale.

Art. 6.

Il presente decreto avrà effetto dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 3 maggio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE STEFANI.

Visto, il Guardasigilli: OVIGLIO.

Decreto presidenziale 30 *aprile* 1923, *che completa la Commissione arbitrale di cui all'articolo* 2 *del R. decreto-legge* 25 *marzo* 1923, *n.* 773 (1).

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
COMMISSARIO PER L'AERONAUTICA.

Visto l'art. 2 del R. decreto-legge 25 marzo 1923, n. 773, relativo alla rescissione dei contratti per alienazione di materiali residuati dalla guerra;

Preso atto della nomina dei signori comm. avv. Giulio Ricci e comm. avv. Giovanni Provera a componenti della Commissione arbitrale di cui all'art. 2 del predetto R. decreto-legge, nomina rispettivamente fatta dal Ministro per la giustizia e per gli affari di culto e dal Commissario straordinario per le ferrovie;

DECRETA:

Il signor comm. Michele Bianchi, consigliere di Stato, è chiamato a far parte quale presidente della Commissione arbitrale di cui all'art. 2 del R. decreto-legge 25 marzo 1923, n. 773.

Della Commissione stessa è chiamato inoltre a far parte, ai sensi del predetto R. decreto, il signor marchese Giulio Gavotti ingegnere addetto agli uffici dipendenti dal Commissariato per l'aeronautica.

Il presente decreto sarà trasmesso alla Corte dei conti per il visto e la registrazione.

Roma, 30 aprile 1923.

Il Presidente del Consiglio dei ministri
Commissario per l'aeronautica.

Mussolini.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 28 maggio 1923, n. 124.

Ordine di servizio N. 52.

Biglietti speciali d'abbonamento per impiegati ferroviari e loro famiglie.

A partire dal 1° luglio 1923 l'emissione dei biglietti d'abbonamento per impiegati ferroviari e loro famiglie viene affidata agli Uffici risultanti dall'annesso elenco (Allegato 2 al presente Ordine di servizio) che sostituisce quello pubblicato con l'Ordine di servizio n. 81/1922.

Le domande dei biglietti dovranno, dal personale rispettivamente dipendente, essere rivolte per via gerarchica ai Capi Compartimento, Capi Servizio, Capi Delegazione, Capi delle Divisioni Compartimentali o Capi Officine, ai quali è deferita la decisione sulle domande medesime.

La concessione degli abbonamenti agli agenti è subordinata alla possibilità per ciascun impiegato, che intenda fruirne, di attendere regolarmente alle proprie attribuzioni. Qualora in base alle circostanze che in ogni singolo caso si verificano, in relazione alla località, all'orario dei treni ed alle funzioni dell'impiegato richiedente, avesse a risultare che l'accoglimento della domanda è inconciliabile colle esigenze del servizio, la domanda medesima dovrà essere senz'altro respinta.

Gli abbonamenti si accordano solamente per le linee della rete dello Stato.

Le autorità alle quali è deferita come sopra la decisione sulle domande degli abbonamenti, prima di accordare il proprio nulla osta devono accertare che i motivi addotti rientrino fra quelli previsti nelle *condizioni* contenute nell'allegato 1) al presente Ordine di servizio e che nei riguardi dell'impiegato o delle persone della sua famiglia ricorrano precisamente gli estremi voluti dalle *condizioni* medesime.

A loro volta gli Uffici di emissione devono verificare che le domande siano regolarmente documentate.

Ad ogni domanda dovrà essere allegata la ricevuta (Mod. *C*I, 203 *ter*) del diritto fisso di lire una per ogni rata (mensile-bime-

---

strale, ecc.) in cui verrà chiesto di effettuare il pagamento dell'importo dovuto.

Tale diritto fisso deve essere preventivamente versato alla stazione dalla quale l'impiegato intende ritirare l'abbonamento, e rimane all'Amministrazione anche nel caso in cui l'agente, dopo di aver chiesto e fatto emettere il biglietto, non lo ritiri e rinunci all'abbonamento.

L'importo dei biglietti d'abbonamento può essere corrisposto anche a rate, che i richiedenti dovranno pagare alle relative scadenze presentandosi alle biglietterie delle stazioni di arrivo o di partenza per l'apposizione sul libretto di abbonamento, della ricevuta (mod. Ci, 203 *bis*) dell'effettuato pagamento.

Non è perciò ulteriormente ammesso il pagamento a rate mediante trattenuta mensile sullo stipendio degli agenti.

Trascorsi 10 giorni dalla decorrenza della validità del biglietto senza che l'interessato si sia presentato a ritirarlo, la stazione lo invierà con apposito rapporto al Controllo Viaggiatori e Bagagli di Firenze.

I biglietti scaduti di validità, e restituiti dagli abbonati giusta il punto VIII delle condizioni d'applicazione della tariffa, dovranno, dalle stazioni, essere pure inviati al Controllo Viaggiatori e Bagagli di Firenze.

I biglietti in parola sono a libretto con striscia trasversale rossa sulla copertina, portano la dicitura « *Biglietti d'abbonamento per impiegati ferroviari e loro famiglie* » e sono di colore *verde* per la prima classe, *bianco* per la seconda e *rosa* per la terza e numerati progressivamente per classe.

Dall'ufficio emittente dovranno essere esposte sui biglietti medesimi in modo ben chiaro: la *percorrenza,* senza abbreviare i nomi delle stazioni; le *generalità del titolare,* compreso il *grado di parentela* per le persone di famiglia e l'*età* per i figli; la *validità* di ciascun periodo in cui sarà stato chiesto di effettuare il pagamento, computando i periodi a mesi solari.

Sui biglietti dovrà sempre figurare il cognome, il nome, la qualifica ed il servizio dell'agente che ha richiesto l'abbonamento ed il timbro dell'ufficio di emissione.

I titolari all'atto della consegna dovranno firmare il biglietto

nell'apposito spazio e pagare la somma totale o l'importo della prima rata se fu chiesto il pagamento rateale.

Per la spedizione e contabilizzazione degli abbonamenti valgono le norme contenute nell'Ordine di servizio n. 81-1922.

Il Controllo Viaggiatori e Bagagli di Firenze resta incaricato della fornitura dei biglietti a tutti gli uffici, sia per il primo impianto che successivamente.

Le domande per casi eccezionali non contemplati dalle norme presenti, che meritino per circostanze speciali di essere prese in considerazione, dovranno essere trasmesse per la decisione superiore al Servizio Centrale Movimento e Traffico.

Il presente Ordine di Servizio annulla e sostituisce quelli n. 5-1905; 61-1907 e 182-1921.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5 *e* 22.

Allegato 1 all'ordine di servizio N. 52-1923.

Tariffa e condizioni degli abbonamenti a prezzo ridotto per gli agenti ferroviari e le rispettive famiglie

TARIFFA.

La tariffa è stabilita per mese. I biglietti si rilasciano colla validità di uno o più mesi fino a 12

PREZZI PER OGNI MESE			
Zone di distanza	1ª classe — Lire	2ª classe — Lire	3ª classe — Lire
Fino a Km. 10	25.75	13.35	8.55
da Km. 11 fino a 20	36.65	23.10	11.35
» » 21 a 30	47.70	29.65	14.15
» » 31 a 40	54.95	36.15	19.75
» » 41 a 50	62.25	39.40	22.55
» » 51 a 60	73.10	42.80	25.35

Nel periodo dal 16 giugno al 31 ottobre è ammesso anche il rilascio di biglietti quindicinali e collettivi colle riduzioni di cui al punto III delle *Condizioni*.

In aggiunta ai prezzi stessi è dovuto il diritto fisso di L. 1,00 per ogni rata in cui verrà chiesto di effettuare il pagamento.

E' dovuta inoltre la sopratassa del terremoto (cinque cent.) stabilita dalla legge 14 luglio 1912, n. 835, ad eccezione che pei biglietti di terza classe fino a 10 Km. nonchè la sopratassa addizionale di cinque cent. per ogni biglietto.

CONDIZIONI.

I. — Possono fruire dei biglietti di abbonamento ai prezzi ridotti della presente tariffa:

a) gli agenti stabili (personale maschile e femminile) in attività di servizio delle ferrovie dello Stato;

b) gli agenti in prova e quelli provvisori assunti per la costruzione di nuove linee o di altri lavori, dopo che abbiano compiuto almeno un anno di servizio.

(In via transitoria agli avventizi attualmente in servizio, assunti per costruzioni di nuove linee o di altri lavori, sarà mantenuto o rilasciato l'abbonamento, ma con scadenza non oltre il 31 dicembre 1923;

c) il personale sanitario ausiliario delle ferrovie dello Stato, dopo che abbia compiuto almeno un anno di servizio;

d) il personale stabile in attività di servizio dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili;

e) le persone di famiglia degli agenti di cui sopra, che siano riconosciute *conviventi ed a carico* degli agenti medesimi e fruiscano in pari tempo delle concessioni di biglietti gratuiti per un solo viaggio, a sensi delle relative disposizioni in vigore.

II. — I biglietti di abbonamento possono essere concessi nei casi seguenti:

a) agli agenti, per recarsi dalla sede del rispettivo ufficio alla località nella quale — previa autorizzazione superiore, abbiano preso *stabile dimora*

La concessione del biglietto d'abbonamento potrà essere accordata, pel medesimo percorso, in favore delle persone di famiglia, semprechè però di analogo biglietto sia munito anche l'agente:

b) agli agenti e persone di loro famiglia, quando debbano esperire cure balneari, termali, climatiche, o di altra natura, limitatamente al periodo di tali cure;

c) agli agenti che durante la stagione estiva abbiano trasferita la famiglia in villeggiatura, considerando la località di villeggiatura come temporanea dimora;

d) agli agenti, che, coltivando studi speciali (come lingue, ecc.) si recano presso insegnanti privati o appositi istituti quando ciò non sia possibile nella loro residenza;

e) alle persone di famiglia che frequentano scuole o corsi di istruzione. Se si tratta di istruzione professionale o manuale, le dette persone dovranno provare con opportune dichiarazioni rilasciate dagli stabilimenti o dalle ditte private che non percepiscono un compenso superiore a L. 4 al giorno;

f) all'agente, per recarsi a visitare persone di famiglia normalmente con lui conviventi ed a suo carico, le quali, per speciali circostanze, siano degen-

ti per malattia in località diversa dall'abituale loro dimora. Analoga concessione può essere ammessa in favore delle *persone di famiglia* per recarsi a visitare l'agente o altra persona della famiglia degente per malattia; sempre beninteso che si tratti in qualunque caso di persone normalmente conviventi ed a carico dell'agente;

g) agli agenti che per comprovate ragioni di servizio non possono prendere stabile dimora fuori della sede del rispettivo ufficio ed abbiano dovuto trasferire in altra località la propria famiglia;

h) ai medici di riparto ed alle loro famiglie nei casi esposti ai punti suindicati.

Nei casi di cui alle lettere *b)* e *d)* i biglietti di abbonamento potranno essere concessi anche se la stazione di partenza o di arrivo o ambedue non siano la residenza dell'agnte. In tali casi non occorre per le persone di famiglia la condizione della « convivenza » con l'agente essendo sufficiente che esse siano a suo carico.

III. — Nei casi previsti alle lettere *b)* e *c)* è ammesso durante il periodo dal 16 giugno al 31 ottobre il rilascio di biglietti di abbonamento per 15 giorni, (però con scadenza non oltre il 31 ottobre) verso pagamento del prezzo di un abbonamento mensile ridotto del 40 per cento, nonchè il rilascio di biglietti d'abbonamento collettivi valevoli per più persone di una stessa famiglia tanto per 15 giorni come per uno o più mesi, (pure con scadenza massima al 31 ottobre) col pagamento del prezzo normale per la prima persona, e di quello ridotto del 40 per cento per le altre

IV. — Per ottenere i biglietti d'abbonamento, l'agente deve farne motivata domanda, anche in caso di rinnovazione e dimostrare i treni utili per recarsi alla sede del proprio ufficio e per ritornare al termine dell'orario di servizio.

V. — Nessuna modificazione dell'orario normale e del turno di servizio dell'agente sarà consentita per ragione dell'orario dei treni sul percorso dell'abbonamento. Così pure la ritardata entrata in servizio non si terrà giustificata in dipendenza dell'abbonamento, salvo che consegua da ritardo del treno utile autorizzato.

VI. — Sulle domande, corredate dalla ricevuta del diritto fisso pagato, deve essere indicato il cognome, nome e qualifica dell'agente nonchè l'età dei figli e per le altre persone di famiglia deve essere indicato il grado di parentela e dichiarato che sono iscritte sullo stato di famiglia come conviventi ed a carico dell'agente medesimo, e fruiscano delle concessioni di biglietti gratuiti per un solo viaggio.

VII. — I biglietti di abbonamento possono essere rilasciati per una classe inferiore a quella spettante a sensi del § 6 delle sopracitate norme d'applicazione del regolamento sui biglietti, ma non per una classe superiore. Unica eccezione è fatta per gli invalidi e mutilati di guerra ai quali può essere rilasciato — verso pagamento del relativo prezzo — il biglietto di 2ª classe invece che di terza che a loro spettasse per la qualifica.

Sulle linee però sulle quali tutti i treni non portano che vetture di 1ª e 3ª classe non potranno rilasciarsi biglietti di abbonamento di 2ª, salvo che il percorso del biglietto comprenda altre linee servite da treni portanti anche vetture di 2ª classe, nel qual caso la concessione potrà essere ammessa per la 2ª sull'intero percorso, con facoltà al portatore di viaggiare in 1ª classe sulla tratta nella quale non esistono treni con vetture di 2ª.

VIII. — Per questi biglietti non è richiesto deposito cauzionale, ma è fatto ugualmente obbligo agli abbonati di restituire i biglietti alla stazione dalla quale li hanno ricevuti, non più tardi del giorno successivo a quello della scadenza.

IX. — I biglietti sono valevoli per tutti i treni ordinari viaggiatori, (*esclusi i direttissimi*), che hanno vetture della classe rispettiva, sempre che non ostino le condizioni di percorrenza od altre stabilite dall'orario ufficiale per l'uso di determinati treni da parte degli abbonati ordinari. L'Amministrazione può inoltre escludere per questi abbonamenti l'uso di altri treni.

X. — I biglietti non danno diritto a fermata nelle stazioni intermedie del percorso.

XI. — Lo smarrimento dei biglietti deve tosto essere denunciato, a sgravio di ogni conseguente responsabilità per l'indebito uso che altri potrebbe farne.

Nel caso di smarrimento non si ammettono rimborsi od abbuoni. E' ammessa la sostituzione del biglietto smarrito, se il tempo mancante alla sua scadenza non è minore di un mese alle condizioni stabilite per gli abbonamenti ordinari.

XII. — Qualora in causa di trasloco, malattia, od altre eventualità specialmente giustificate, l'uso dell'abbonamento restasse impedito per più di un mese, può essere accordato il rimborso della quota di prezzo relativa ai mesi interi mancanti alla scadenza del biglietto.

XIII. — Tutte le norme e condizioni degli abbonamenti ordinari sono estese, in quanto non contrastino con quelle di cui sopra, agli abbonamenti rilasciati in base alla presente tariffa.

Di ogni abuso ed inosservanza delle prescrizioni per l'uso dei biglietti anche da parte delle persone di famiglia, l'agente dovrà rispondere anche disciplinarmente, se del caso, in relazione al regolamento del personale.

Allegato 2 all'ordine di servizio N. 52-1923.

Uffici incaricati dell'emissione dei biglietti di abbonamento ordinari a percorso facoltativo, di biglietti di abbonamento per impiegati ferroviari e loro famiglie, e per impiegati dello Stato e loro famiglie.

Sede degli Uffici di emissione	Uffici di emissione (1)	Abbonamenti ordinari	Abbonamenti impiegati ferroviari	Abbonamenti impiegati dello Stato
Ancona . . .	Divisione Movimento e Traffico. .	●	●	●
»	» Lavori		●	
»	» Materiale e Trazione . .		●	
Bari	» Movimento e Traffico. .	●	●	●
»	» Lavori		●	
»	» Materiale e Trazione . .		●	
Bologna . . .	» Movimento e Traffico. . anche per Delegazione Veicoli	●	●	●
»	» Lavori		●	
»	» Materiale e Trazione . .		●	
Firenze . . .	» Movimento e Traffico. . anche per Controllo Viaggiatori e Bagagli; Controllo merci cumulativo italiano; Controllo Comune e Contabilità Prodotti	●	●	●
»	» Lavori		●	
»	» Materiale e Trazione . .		●	
»	Servizio Materiale e Trazione . . .		●	
»	Officine del Materiale Rotabile . .		●	
Genova . . .	Divisione Movimento e Traffico .	●	●	●

(1) Le Divisioni di Movimento e Traffico dovranno pure emettere i biglietti richiesti dal personale addetto agli Uffici dei Capi Compartimento.

SEDE degli Uffici di emissione	UFFICI DI EMISSIONE (1)	Abbonamenti ordinari	Abbonamenti impiegati ferroviari	Abbonamenti impiegati dello Stato
Genova . . .	Divisione Materiale e Trazione . .		●	
Milano. . . .	» Movimento e Traffico . anche per Delegazione Veicoli	●	●	●
»	» Lavori		●	
»	» Materiale e Trazione . .		●	
Napoli	» Movimento e Traffico.. . anche per Delegazione Veicoli	●	●	●
»	» Lavori		●	
»	» Materiale e Trazione . .		●	
»	» Lavori linee calabresi .		●	
Palermo . . .	» Movimento e Traffico. .	●	●	●
»	» Materiale e Trazione . .		●	
»	» Lavori		●	
Reggio Cal. .	» Movimento e Traffico. .	●	●	●
»	» Materiale e Trazione . .		●	
Roma	» Movimento e Traffico. .	●	●	●
»	» Lavori		●	
»	» Materiale Trazione . . .		●	
»	Servizio Movimento e Traffico . .		●	
	anche per gli impiegati della Comp. Wagons Lit e per gli impiegati dell'Ufficio speciale delle Ferrovie presso il Ministero dei lavori pubblici .		●	
»	» Personale e Affari Generali		●	
»	» Legale		●	

(1) Le Divisioni di Movimento e Traffico dovranno pure emettere i biglietti richiesti dal personale addetto agli Uffici dei Capi Compartimento.

SEDE degli Uffici di emissione	UFFICI DI EMISSIONE (1)	Abbonamenti ordinari	Abbonamenti impiegati ferroviari	Abbonamenti impiegati dello Stato
Roma	Servizio Ragioneria.		●	
»	» Sanitario.		●	
»	» Costruzioni		●	
»	» Approvvigionamenti. . .		●	
»	» Navigazione		●	
»	» Lavori		●	
»	» Elettrificazione.		●	
Torino. . . .	Divisione Movimento e Traffico. . anche per l'Ufficio Reclami, tassazioni merci; Controllo merci interno: Controllo Merci cumulativo internazionale; Ufficio assegni, statistica merci	●	●	●
»	Divisione Lavori		●	
»	» Materiale e Trazione . .		●	
»	Ufficio Elettrificazione		●	
»	Officine Materiale Rotabile		●	
Venezia . . .	Divisione Movimento e Traffico. .	●	●	●
»	» Lavori		●	
»	» Materiale e Trazione . .		●	
Verona . . .	Officine Materiale Rotabile		●	
Cagliari . . .	Delegazione Esercizio.	●	●	●
Trento. . . .	Delegazione Esercizio.		●	
»	(Ufficio 3° Movimento)			
	Ufficio Materiale e Trazione . . .		●	
»	» Lavori		●	
Trieste . . .	Delegazione Esercizio (Dipartim. V)	●	●	●
»	» Esercizio (Dipartim. IV Trazione).		●	

(1) Le Divisioni di Movimento e Traffico dovranno pure emettere i biglietti richiesti dal personale addetto agli Uffici dei Capi Compartimento.

Ordine di servizio N. 53.

Autonomia di gestioni merci.

Col primo del venturo mese di giugno le gestioni P. V. delle stazioni di Milano P. T. e di Torino P. S. e la gestione G. V. di Milano C.le cessano di essere autonome ed i vari servizi delle gestioni stesse tornano pertanto sotto l'unica dirigenza generale dei rispettivi capi stazione titolari.

Modificare in conseguenza l'allegato *A* all'Ordine di servizio n. 331 del 1913.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 54.

Trasporti per conto delle Società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

(Vedi ordini di servizio n. 48-1918, 103-1920, 131-1920 e 30-1921).

La « Società anonima di consumo fra gli agenti ferroviari » di Bagni della Porretta, la « Cooperativa di consumo fra gli impiegati ferroviari » di Licata, l'Unione cooperativa di consumo Circolo ferrovieri » di Lercara e la « Cooperativa di consumo fra gli impiegati ferroviari » di Caltanissetta, devono essere depennate dall'allegato *A* (ristampato con l'ordine di servizio n. 48-1918) al « Regolamento sui trasporti per conto delle Società cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari » di cui l'ordine di servizio n. 167-1911.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Ordine di servizio N. 55.

Apertura all'esercizio della fermata di Pove-Campese.

Col giorno 1° giugno 1923 viene aperta all'esercizio sulla linea Trento-Bassano alla progressiva da Mestre Km. 56.153 e a destra della linea stessa, la fermata di Pove-Campese situata fra le stazioni di Solagna e Bassano, dalle quali dista rispettivamente Km. 1.340 e Km. 4.870.

La detta fermata è ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani e viene esercitata per mezzo di un guardiano con le modalità di cui gli articoli 25 e 31 delle Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli e cani, pubblicate con l'ordine di servizio 160-1909 e successive modificazioni.

La fermata stessa distribuisce biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto « allegato A » al presente ordine di servizio.

Della registrazione e della contabilità biglietti e bagagli, nonchè dei relativi importi resta incaricata la stazione di Solagna.

Non essendo la fermata provvista di segnali fissi, provvederà il personale di scorta all'eventuale protezione dei treni.

In conseguenza di quanto sopra nella Prefazione generale all'orario generale di servizio (edizione marzo 1921); nel Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione giugno 1914), nonchè nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovranno praticare le aggiunte indicate nell'allegato *B* al presente Ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 55–1923*

da	a o viceversa	Biglietti di corsa semplice			Stazione incaricata delle scritturazioni dei versamenti
		1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	
POVE-CAMPESE	Primolano	10.30	7.15	4.40	Solagna
	Cismon.	8.05	5.65	3.10	
	S. Marino	6.45	4.60	2.60	
	Carpanè-Valstagna . .	4.55	2.90	1.80	
	S. Nazario	2.45	1.85	1.30	
	Solagna	1.30	1.10	0.90	
	Bassano	2.45	1.85	1.30	

Allegato **B** *all'ordine di servizio N. 55-1923.*

Nella « Prefazione Generale all'orario generale di servizio » (Edizione marzo 1921):

— a pag. 14 fra i nomi di Potenza Superiore e Pove devesi inserire Pove-Campese ● L. B. - To - 173.

Nel Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914):

— a pagina 47 dopo il nome di Potenza Superiore inserire:

Pove-Campese (casa cantoniera) Mestre-Primolano Transito - Delegazione Trento 2° Borgo-Trento - V (6) - B (6).

Nella parte II, tabella polimetriche, del « Prontuario suddetto (edizione marzo 1922):

— a pagina 19 nella tabella (75) Mestre-Primolano Transito, fra Bassano e Solagna trascrivere il nome di Pove-Campese, seguito dal dischetto nero con le seguenti distanze dalle stazioni della linea:

Mestre	Km.	57	Bassano	Km.	5
Maerne di Martellago	»	49	Solagna	»	2
Salzano Robegano	»	45	S. Nazaro	»	5
Noiale Scorzè	»	42	Carpanè Valst.	»	9
Piombino Dese	»	33	S. Marino	»	14
Resana	»	29	Cismon	»	17
Castelfranco Veneto	»	24	Primolano	»	24
Castello di Codego	»	19	Primolano Trans.	»	26
Cassola	»	11			

— a pagina 64 fra i nomi di Potenza Superiore e Pove inserire:

Pove-Campese ● /75/

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli Uffici di Controllo devesi:

— all'indice, alla propria sede, aggiungere « Pove-Campese (Casa Cantoniera) » con il numero della pagina e il numero progressivo.

— all'interno dei prontuari stessi, fra i nomi di Solagna e S. Nazario inserire:

« Pove-Campese (Casa Cantoniera) » e di contro al nome esporre la distanza e il relativo istradamento procedendo secondo quanto appresso:

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Mestre-Primolano Transito la distanza deve essere rilevata dalla tabella 75 a pagina 19 della parte II del Prontuario generale, già modificata come sopra è detto.

Per tutti gli altri prontuari la distanza deve invece essere formata aggiungendo Km. 1 a quella indicata per Solagna, Km. 5 a quella indicata per Bassano, Km. 24 a quella indicata per Castelfranco Veneto e scegliendo la più breve.

L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Ordine di servizio N. 56.

Viaggi implicanti i percorsi Monfalcone - S. Pietro del Carso e Bivio Duino-Erpelle Cosina.

A modificazione di quanto è detto col primo periodo dell'Ordine di Servizio n. 85-1922, la facoltà di proseguire fino a Trieste senza altro pagamento per ivi prendere i treni coincidenti viene limitata ai viaggiatori provenienti da Monfalcone ed oltre, verso Gorizia e verso Cervignano e diretti a S. Pietro del Carso ed oltre, verso Longatico e verso Abbazia, e viceversa.

Avvertesi poi chè è consentito ai viaggiatori provenienti da Bivio Duino ed oltre, verso Monfalcone e diretti ad Erpelle Cosina ed oltre, verso Pola, e viceversa, muniti di biglietto valevole per la via Nabresina-Divaccia, di seguire invece la via Trieste Centrale-Trieste S. Andrea quando dichiarino di provvedere a propria cura e spese al tragitto per via ordinaria fra Trieste Centrale e Trieste S. Andrea.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 57.

Estensione di servizio nella stazione di Prenestina - Soppressione della stazione di Roma P. Maggiore.

A partire dal 1° giugno 1923, la stazione di Prenestina, sulla linea Roma-Sulmona già ammessa ai trasporti a P. V. a carro completo, in servizio interno e cumulativo italiano, per conto della Società « Fabbriche Riunite degli Agricoltori Italiani » e della Società « Seta Artificiale di Padova », come da Ordine di Servizio n. 27-1920 e dal punto 404 del n. 27 in data 24 luglio 1922

del Bollettino Commerciale, viene ammessa ai detti trasporti anche per conto della Società Officine Meccaniche di Roma, già A. Tabanelli e C. e del Cantiere per il Monumento a Vittorio Emanuele II, aventi stabilimento raccordato. L'ammissione viene fatta con le modalità e limitazioni stabilite dal citato Ordine di servizio n. 27-1920, salvo per quanto riguarda la tassazione dei trasporti da e per la linea di Sulmona, che da detto giorno dovrà essere fatta per e da Roma Tuscolana, anzichè per e da Portonaccio, non solo per le Officine e il Cantiere predetti, ma anche per la Società Fabbriche Riunite Agricoltori Italiani e per la Società Seta Artificiale di Padova.

In conseguenza di quanto sopra, si dovrà:

— nella Prefazione generale all'Orario Generale di servizio (ediz. marzo 1921), a pag. 18, modificare la nota (39) come segue:

(39) Prenestina. La stazione di Prenestina è abilitata ai trasporti in arrivo e partenza a P. V. a carro completo, in servizio interno e cumulativo italiano, per conto della Società « Fabbriche Riunite degli Agricoltori Italiani », della Società « Seta Artificiale di Padova », della Società « Officine Meccaniche di Roma, già A. Tabanelli e C. » e del « Cantiere pel Monumento a Vittorio Emanuele.

— nel Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (ediz. giugno 1914), a pag. 47, sostituire la nota (11) con la seguente:

(11) Limitatamente ai trasporti in arrivo e in partenza a carro completo, in servizio interno e cumulativo italiano, per conto della Società « Fabbriche Riunite degli Agricoltori Italiani », della Società « Seta Artificiale di Padova », della Società « Officine Meccaniche di Roma già A. Tabanelli e C. » e del « Cantiere per il Monumento a Vittorio Emanuele », con applicazione delle tasse in base alla distanza stabilita per la stazione di Roma Tuscolana per i trasporti da e per la linea di Sulmona, e di Tor Sapienza per quelli da e per tutte le altre linee, senza bisogno della preventiva autorizzazione.

Nei prontuari manoscritti delle stazioni di San Martino in Pensilis e Cuglionesi Portocannone, e di quelle appartenenti alle linee S. Benedetto del Tronto-Ascoli Piceno e Giulianova-Teramo ed ai tronchi Porto S. Giorgio-Rignano Garganico, Chieti-Paganica, Tor Sapienza-Bugnara, Sulmona Introdacqua-S. Pietro Avellana, Capistrello-Sora, la distanza per Prenestina dovrà essere diminuita di un chilometro.

Dallo stesso giorno 1° giugno 1923 resta soppresso il servizio merci a P. V. a carro completo a Roma P. Maggiore per conto degli stabilimenti raccordati della Società « Officine Meccaniche di Roma » e del « Cantiere pel Monumento a Vittorio Emanuele ».

Conseguentemente si dovrà:

— nella Prefazione generale all'orario generale di servizio (edizione marzo 1921), depennare il nome di Roma P. Maggiore a pag. 14 e nella nota (16) a pag. 18;

— nel Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato, depennare dalla Parte prima (edizione giugno 1914) a pag. 50 il nome di Roma P. Maggiore e le relative indicazioni e la nota (9), e dalla parte seconda (edizione 1° marzo 1922) il nome di Roma P. Maggiore e relative indicazioni a pag. 65, e il nome di Roma P. Maggiore dalle tabelle polimetriche indicate di fronte al nome stesso nella detta pag. 65.

Il nome di Roma P. Maggiore dovrà essere pure depennato da tutte le altre pubblicazioni di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 31.

6ª Appendice all'Elenco Alfabetico delle Ditte proprietarie di carri privati inscritti nel Parco F. S. (edizione 1922).

In relazione alla circolare n. 27-1922 si rende noto alle Stazioni della Rete e agli Uffici che ebbero in distribuzione l'Elenco Alfabetico delle Ditte proprietarie di carri inscritti nel parco veicoli F. S. al 28 febbraio 1922 che detto Elenco è da aggiornarsi al 30 aprile 1923 delle seguenti nuove Ditte, alle quali vennero riservati i numeri di servizio a fianco indicati:

DITTE PRORIETARIE	Indirizzo	Numeri di servizio riservati ai carri delle Ditte	
		da	a
Borruso-Galante Leonardo	Castellamare del Golfo, Via Nuova, 1	922200	922499
Nember Vittorio . . .	Brescia, Via Moretto, 56	915800	915999
Sintoni Augusto . . .	Lugo, Via Tellarini, 66-68	912500	912799
Zanotti Stefano & C.	Perugia	918200	918499

Errata-corrige. — Alla intestazione della circolare n. 24 pubblicata nel *Bollettino ufficiale* n. 17-1923, anzichè « 1ª Appendice all'Elenco delle Ditte, ecc. », leggasi: « 5ª Appendice all'Elenco Alfabetico delle Ditte, ecc. ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 18, 19, 20, 21, 22, 40, 41, 42, 43, 44 *e* 45.

Il Direttore Generale
ALZONA.

Ordine di servizio N. 2V

Viaggi delle famiglie degli Onorevoli Senatori e Deputati con biglietti gratuiti serie B°

Col terzo anno della XXVI Legislatura (11 giugno 1923 - 10 giugno 1924) andranno in vigore le disposizioni portate dall'art. 12 del Regio decreto 22 marzo 1923, n. 730, il quale, fra l'altro stabilisce che:

1° I biglietti gratuiti per le famiglie degli onorevoli senatori del Regno e degli onorevoli deputati al Parlamento sono valevoli *da e per qualunque stazione della Rete statale.*

2° Tali biglietti debbono essere rilasciati esclusivamente a favore della moglie, dei figli, degli ascendenti e dei domestici dell'onorevole.

Nel richiamare l'attenzione del personale delle stazioni e di controlleria sulle sovracitate disposizioni — le quali differenziano sostanzialmente da quelle precedenti in materia — si avverte che pel 3° anno della suddetta Legislatura saranno emessi biglietti, serie *B°*, e buoni bagaglio di nuovo modello, sui quali è stata tolta la restrizione del percorso *da e per Roma*, e che si distinguono da quelli del 2° anno della XXVI Legislatura perchè stampati con inchiostro rosso e perchè portano l'indicazione, sul fondo, dell'anno 3° della XXVI Legislatura.

I nuovi biglietti *B°* e buoni bagaglio saranno da tenersi validi con i treni in partenza dopo la mezzanotte del 10 giugno 1923 e avranno la loro scadenza alla mezzanotte del 10 giugno 1924, o, nel caso di nuove elezioni generali, alla mezzanotte del giorno precedente la convocazione dei collegi elettorali.

I biglietti *B°* continueranno ad essere valevoli, oltrechè per la via più breve, anche per le vie facoltative e per le deviazioni ammesse per i viaggiatori a tariffa differenziale *A*.

Agli effetti della controlleria si dispone:

a) non essendo stato ancora possibile istituire, per mancanza di tempo, la tessera di riconoscimento con fotografia, di cui all'art. 12 del citato Regio decreto 22 marzo 1923, n. 730, il

personale di controlleria deve limitarsi, per ora, a fare quelle riguardose e riservate indagini che crederà opportune per accertarsi, quando abbia dubbio, che chi viaggia sia effettivamente la persona il cui nome è inscritto sul biglietto e ad assicurarsi che il grado di parentela — il quale risulterà d'ora in avanti dal biglietto stesso di seguito al nome e cognome del viaggiatore — sia compreso fra quelli determinati dal suindicato Regio decreto;

b) nei casi di irregolarità od abusi si dovranno applicare strettamente le disposizioni di cui all'Ordine di servizio n. 4v, inserito nel *Bollettino ufficiale* n. 21 del 25 maggio 1922, ricordando in modo particolare che, allorquando venga trovata a viaggiare con biglietto serie *B* persona non avente comunque titolo alla concessione, si dovrà procedere in suo confronto come per i viaggiatori a tariffa ordinaria, applicando senz'altro l'articolo 10 delle Tariffe per il percorso abusivamente effettuato o che si fosse tentato di effettuare.

Con l'occasione si rammenta che i biglietti gratuiti, serie *B*• ed i relativi buoni bagaglio, emessi per il 2° anno della XXVI Legislatura, non potranno essere accettati oltre la mezzanotte del 10 giugno 1923.

Però, il viaggiatore al quale scadessero il biglietto ed i buoni bagaglio durante la corsa, può utilizzarli fino alla stazione per la quale sono stati vidimati, o per quella ove eventualmente intendesse di effettuare una fermata.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22 *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore Generale
ALZONA.

Sentenza

Personale - Esonero in base all'art. 167-b del Regolamento Personale - Legittimità - Punizione precedente - Eccesso di potere.

Il provvedimento di esonero preso in base all'art. 167 b) R. P. non ha carattere disciplinare, ma si fonda nell'inadempienza del rapporto d'impiego, che porta alla risoluzione del rapporto stesso.

Tale provvedimento, legittimo quando sia deliberato dal Consiglio di Amministrazione previo parere conforme del Consiglio di Disciplina, senza preventiva inchiesta, è conseguenza di una valutazione complessiva del comportamento dell'impiegato, mentre la punizione concerne sempre una particolare mancanza.

L'agente, esonerabile in base alle disposizioni ordinarie del Regolamento del Personale, non può pretendere di essere invece esonerato per le disposizioni straordinarie sugli esoneri emanate in dipendenza della riforma della pubblica Amministrazione.

CONSIGLIO DI STATO. — IV Sezione — 12 maggio 1923 — *Pres.* Fucini — *Est.* De Simone — Ricorso Natoli.

Omissis.

Considerato che non sussiste la violazione e falsa applicazione degli articoli 167-*b*) e 173 nonchè degli altri articoli del regolamento pel personale approvato con R. decreto 17 agosto 1917 n. 1393 e dedotti col primo motivo del ricorso, perchè il provvedimento di esonero impugnato non ha carattere disciplinare, come del resto mostra di non disconoscere lo stesso ricorrente, e come testualmente è detto nell'art. 173 del regolamento predetto. L'istituto dell'esonero di cui all'art. 167-*b*) del Regolamento sul perso-

nale, ha natura affatto speciale, in relazione alla specialità del servizio ferroviario, fondato sul principio della inadempienza al rapporto giuridico che corre fra l'Amministrazione delle Ferrovie e i suoi dipendenti, inadempienza che trae seco la risoluzione del rapporto stesso, quando sia debitamente accertata e dichiarata.

Due sole condizioni per la legittimità formale di esso pone il regolamento: che la relativa deliberazione sia adottata dal Consiglio di Amministrazione, e che essa sia preceduta dal conforme parere del Consiglio di disciplina; e poichè, nella specie, quest'ultimo parere è in atti ed è ricordato nello stesso provvedimento impugnato, che è poi il verbale del Consiglio di Amministrazione, la procedura risulta pienamente osservata.

Nè la natura speciale dell'istituto cambia per il solo fatto che l'esonero è seguito a breve distanza dalla ultima sospensione disciplinare di 15 giorni, perchè è ovvio che la punizione concerne sempre una particolare e specifica mancanza e non preclude la via all'esonero, che è conseguenza del giudizio sul diportamento dell'impiegato, desunto da una valutazione complessiva che tenga insieme conto della maggiore o minore assiduità all'Ufficio e del modo come il servizio è stato disimpegnato.

Considerato che a torto il ricorrente si lamenta di essere stato sostanzialmente destituito senza l'elementare garanzia della difesa, perchè l'indole stessa dell'istituto dell'esonero non comporta nè richiede preventive inchieste o contestazioni di addebiti, ma solo il giudizio motivato di due organi collegiali.

Che neppure ha ragione d'essere la doglianza relativa alla mancata applicazione delle norme relative all'esonero di cui alla legge sulla riforma della pubblica Amministrazione, poichè anche a non voler considerare che la scelta dell'una piuttosto che dell'altra via sarebbe stata pur sempre una facoltà discrezionale insindacabile dell'Amministrazione, basta notare che il decreto 16 febbraio 1922, n. 207, pubblicato soltanto nella *Gazzetta Ufficiale* del 18 marzo, cioè posteriormente al provvedimento impugnato, stabilisce esplicitamente all'art. 1 che « restano ferme per gli esoneri del personale ferroviario le disposizioni vigenti alla pubblicazione della legge 13 agosto 1921, n. 1080 ».

Considerato che non sia il caso di soffermarsi sulla dedotta violazione delle norme relative alla pensione, di cui il T. U. 22 a-

prile 1909, n. 229 (e non come erroneamente cita il ricorrente, ai decreti 289 e 290 del 23 maggio 1907 circa l'Istituto di Previdenza ora soppresso) trattandosi di questione che non attiene alla legittimità del provvedimento impugnato, (del quale sarebbe se mai solo la conseguenza di legge) e per la quale risultano già adite le competenti Sezioni Unite della Corte dei Conti.

Considerato circa il 2° motivo, che non ha maggior consistenza il denunciato eccesso di potere sotto il profilo del travisamento dei fatti, poichè i motivi posti a base del provvedimento, contro il quale l'ing. Natoli è insorto, hanno perfetta rispondenza con le risultanze degli atti, e perchè contrariamente al di lui assunto, il giudizio del rendimento quasi negativo risulta tratto dalla valutazione del complessivo suo diportamento e non unicamente dalla confessione di lui, la quale servì solo ad avvalorare e confortare il giudizio stesso, e che non è, comunque, contenuto nella domanda di aspettativa, ma nella dichiarazione dell'ing. Natoli 28 dicembre 1921, in atti, che con la richiesta di aspettativa non ha nulla da vedere.

Considerato che non meritando alcuna censura il provvedimento impugnato il ricorso va respinto.

Che quanto alle spese ragioni equitative ne consigliano la compensazione.

P. Q. M. rigetta, ecc.

ANNO XVI - N. 23

7 GIUGNO 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(17) Roma, 1923-24 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra

REGIO DECRETO 3 *maggio* 1923, *n.* 1123, *concernente la costruzione di carrozze postali* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

In virtù della delegazione dei poteri conferiti al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Vista la legge n. 242 del 19 febbraio 1922, con la quale fu autorizzata la spesa straordinaria di L. 30 milioni, ripartita nei tre esercizi finanziari 1921-1922, 1922-1923 e 1923-1924, per la costruzione di cento carrozze postali pei servizi sulle ferrovie dello Stato;

Considerato, che in seguito a sensibili ribassi verificatisi nei prezzi dei prodotti metallurgici, si è reso possibile ottenere, con minor somma, una maggiore quantità di vetture, indispensabile all'Amministrazione postale per migliorare i propri servizi;

Ritenuta la opportunità di affidare all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato la costruzione delle anzidette carrozze postali con le norme di cui all'art. 78 del R. decreto n. 728 del 28 giugno 1912, e con successivo rimborso della corrispondente spesa a carico del bilancio del Ministero delle poste e dei telegrafi;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per le poste e per i telegrafi, di concerto col Ministro delle finanze;

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

Art. 1.

La spesa straordinaria di lire 30 milioni, autorizzata con l'art. 1 della legge n. 242 del 19 febbraio 1922, è ridotta a lire 20 milioni.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 1° giugno 1923, n. 128.

Lo stesso art. 1 della citata legge è modificato nel senso che alle parole: « di 50 carrozze per ambulanti e di 50 carrozze pei servizi da messaggeri » sono sostituite le seguenti:

« di costruire tante carrozze, di vario tipo, quanto è possibile ottenerne con la somma ridotta a venti milioni di lire, già stanziata nei bilanci per gli esercizi finanziari 1921-922, 1922-923.

Art. 2.

La costruzione delle carrozze postali, di cui al precedente articolo, verrà, dal Ministero delle poste e dei telegrafi, affidata all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, la quale vi provvederà d'intesa col Ministero predetto, con le modalità e le norme previste per la costruzione del proprio materiale rotabile.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 3 maggio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

Mussolini — Colonna di Cesarò — De Stefani.

Visto: *il Guardasigilli*: Oviglio.

DELIBERAZIONI 5 *giugno* 1923 *del Commissario Straordinario per le ferrovie dello Stato, relative al riordinamento dei Servizi dell'Amministrazione.*

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO

In virtù delle facoltà conferitegli dall'art. 2, comma *a*) del R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1681;

Visti gli Ordini Generali n. 4, n. 15 del 1920 e n. 2 del 1921;

Vista la proposta del Segretario Generale;

DELIBERA:

Art. 1.

Il Servizio Centrale « Movimento e Traffico » viene suddiviso nei seguenti Uffici Centrali:

UFFICIO 1°. — *Segreteria e contabilità, Personale, Affari Generali,* con le Sezioni:

1° Segreteria e contabilità;
2° Personale;
3° Affari Generali, Contratti, Pubblicità.

UFFICIO 2°. — *Esercizio,* con le Sezioni:

4° Movimento, servizio telegrafi;
5° Orari, andamento treni.

UFFICIO 3°. — *Circolazione veicoli,* con le Sezioni:

6° Ripartizione veicoli;
7° Utilizzazione veicoli;
8° Servizi internazionali.

UFFICIO 4°. — *Traffico,* con le Sezioni:

9° Infortuni e vertenze commerciali, furti;
10° Servizi cumulativi e di corrispondenza, servizi doganali, servizi portuali.

UFFICIO 5°. — *Tariffe* e *Controlli,* con le Sezioni:

11° Tariffe viaggiatori servizio italiano;
12° Tariffe merci servizio italiano;
13° Tariffe viaggiatori e merci servizio internazionale;
14° Controlli e Gestioni.

Il Servizio Movimento e Traffico comprende inoltre un « *Riparto trasporti militari* » con sede in Roma, presso il Ministero della guerra, ed i seguenti uffici distaccati:

Controllo viaggiatori e bagagli, con sede in Firenze;
Controllo merci cumulativo italiano, con sede in Firenze;
Controllo merci interno ed internazionale, con sede in Torino.

A formare quest'ultimo ufficio concorrono gli attuali due uffici « *controllo merci interno* » e « *controllo merci cumulativo internazionale* », che vengono riuniti in uno solo.

Art. 2.

L'attuale ufficio 2° del Servizio Movimento e Traffico (Tecnico) è soppresso. Le mansioni spettanti a detto ufficio passano all'ufficio 8° del Servizio « Lavori e Costruzioni ».

I riparti tecnici delle Divisioni Movimento e Traffico e gli uffici analoghi delle Delegazioni, nonchè gli uffici Apparati centrali e di blocco delle Divisioni Lavori e delle Delegazioni vengono fusi in un unico ufficio alle dipendenze delle Divisioni Lavori e delle Delegazioni.

I revisori del telegrafo con mansioni amministrative e disciplinari, continueranno a dipendere dalle Divisioni Movimento e Traffico.

Art. 3.

Sono soppressi gli uffici distaccati delle *Delegazioni veicoli* di Milano, Bologna e Napoli e le relative funzioni vengono pas-

sate al Servizio Movimento e Traffico ed alle dipendenti Divisioni.

Il « Reparto statistica percorrenze », che fa parte della *Delegazione veicoli di Bologna* e che dipende dal « Servizio Ragioneria », passa alle dipendenze del Servizio « Personale ed Affari Generali ».

Art. 4.

E' preposto al Servizio Movimento e Traffico un funzionario del grado 1° coadiuvato e sostituito da non più di due funzionari di grado non superiore al 2°.

Agli uffici centrali sono preposti, di regola, funzionari del grado 3°; alle sezioni ed agli uffici distaccati, di regola, funzionari del grado 4°.

Art. 5.

La presente deliberazione ha effetto dal 1° luglio 1923.

Ogni disposizione contraria alla presente deliberazione resta abrogata.

Roma, li 5 giugno 1923.

Il Commissario straordinario
TORRE.

Visto: *Il Ministro dei LL. PP.*
CARNAZZA.

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO

In virtù delle facoltà conferitegli dall'art. 2, comma *a*) del R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1681;

Visti gli Ordini Generali n. 6-1914 e n. 5-1920;

Vista la proposta del Segretario Generale;

DELIBERA:

Art. 1.

Il Servizio Centrale Materiale e Trazione viene suddiviso nei seguenti Uffici Centrali:

UFFICIO 1°. — *Personale e Contabilità,* con le Sezioni:

1° Segreteria e affari generali;
2° Personale e competenze accessorie;
3° Contabilità delle competenze;
4° Contabilità delle spese.

UFFICIO 2°. — *Trazione,* con le Sezioni:

5° Impianti ed esercizio trazione a vapore - Combustibili;
6° Circolazione delle locomotive;
7° Impianti, esercizio e circolazione dei veicoli;
8° Impianti ed esercizio trazione elettrica.

UFFICIO 3°. — *Officine,* con le Sezioni:

9° Impianti delle Officine del materiale rotabile;
10° Gestione delle Officine del materiale rotabile;
11° Riparazione locomotive e veicoli presso l'industria privata.

UFFICIO 4°. — *Materiale,* con le Sezioni:

12° Studi delle locomotive;
13° Studi dei veicoli;
14° Costruzione del materiale rotabile;
15° Approvvigionamenti.

Sono alla diretta dipendenza del Servizio Centrale le sedi di collaudo autonome non aggregate ad una Divisione o ad una Officina.

Art. 2.

Gli acquisti del materiale rotabile, materiali speciali e macchinari, che per effetto del R. decreto 18 dicembre 1919, n. 2492 erano passati dal Servizio Approvvigionamenti al Servizio Materiale e Trazione, tornano ad essere affidati al Servizio Approvvigionamenti.

Art. 3.

L'esercizio dei depositi combustibili per la rifornitura delle locomotive passa dal Servizio Approvvigionamenti al Servizio Materiale e Trazione.

Art. 4.

E' preposto al Servizio un funzionario del grado 1° coadiuvato e sostituito da non più di due funzionari di grado non superiore al secondo.

Agli uffici sono preposti, di regola, funzionari del grado 3° ed alle sezioni, di regola, funzionari del grado 4°.

Alle sedi di collaudo autonome sono preposti, di regola, funzionari del grado 4°.

Art. 5.

La presente deliberazione ha effetto dal 1° luglio 1923.

Ogni disposizione contraria alla presente deliberazione resta abrogata.

Roma, li 5 *giugno* 1923.

Il Commissario straordinario
TORRE.

Visto: *Il Ministro dei LL. PP.*
CARNAZZA.

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO

In virtù delle facoltà conferitegli dall'art. 2, comma *a*) del R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1681;

Visti gli Ordini Generali n. 17-1912; 23-1912 con l'appendice n. 2-1917; 2-1915; 4-1920; 10-1920; 11-1920;

Vista la proposta del Segretario Generale;

DELIBERA:

Art. 1.

I Servizi Centrali « Lavori » e « Costruzioni » e la « Unità speciale elettrificazione » sono riuniti in un unico Servizio Centrale che assume la denominazione di « Servizio Lavori e Costruzioni ».

Art. 2.

Il Servizio Lavori e Costruzioni viene suddiviso nei seguenti uffici centrali:

UFFICIO 1°. — *Segreteria, personale e contabilità,* con le Sezioni:

1° Segreteria ed affari generali;
2° Personale e competenze accessorie;
3° Contabilità, controllo spese e liquidazioni.

UFFICIO 2°. — *Contratti, controversie ed espropriazioni,* con le Sezioni:

4° Contratti e capitolati di appalto;
5° Controversie con gli appaltatori;
6° Espropriazioni.

UFFICIO 3°. — *Materiale fisso, sorveglianza linea e servizio d'acqua,* con le Sezioni:

7° Studi del materiale fisso e dell'armamento;

8° Materiale fisso, armamento e sorveglianza linea;

9° Servizi d'acqua, meccanismi ed attrezzi per lavori in genere;

10° Fabbisogno, collaudi e distribuzione materiali; officina di Pontassieve ed officine e cantieri mobili per iniezioni legnami.

UFFICIO 4°. — *Studi di nuove linee e di modificazioni alle linee esistenti*, con le Sezioni:

11° Studi di massima;

12° Progetti esecutivi.

UFFICIO 5°. — *Costruzioni stradali ed edilizie*, con le Sezioni:

13° Corpo stradale e gallerie;

14° Opere in cemento armato e ponti in muratura;

15° Fabbricati.

UFFICIO 6°. — *Costruzioni metalliche*, con le Sezioni:

16° Ponti;

17° Opere diverse.

UFFICIO 7°. — *Elettrificazione linee*, con le Sezioni:

18° Studi e nuovi impianti;

19° Esercizio;

20° Studio e costruzione impianti idroelettrici e termoelettrici, fabbricati varî per l'elettrificazione.

UFFICIO 8°. — *Piani stazioni, apparati centrali e di blocco, telegrafi e telefoni, illuminazione treni e stazioni*, con le Sezioni:

21° Piani stazioni;

22° Apparati centrali e di blocco;

23° Telegrafi, telefoni, orologi, pesi e misure;

24° Illuminazione treni e stazioni, meccanismi speciali elettrici.

Art. 3.

L'Ufficio 2° del Servizio Movimento e Traffico è soppresso. Le mansioni spettanti a detto ufficio passeranno all'Ufficio 8° del Servizio Lavori e Costruzioni.

I Reparti Tecnici delle Divisioni Movimento e Traffico e gli uffici analoghi delle Delegazioni nonchè gli uffici apparati centrali e di blocco delle Divisioni Lavori e delle Delegazioni verranno fusi in un unico ufficio alle dipendenze delle Divisioni Lavori e delle Delegazioni.

I revisori del telegrafo, con mansioni amministrative e disciplinari, continueranno a dipendere dalle Divisioni Movimento e Traffico.

Art. 4.

E' preposto al Servizio Lavori e Costruzioni un funzionario del grado 1° coadiuvato e sostituito da non più di tre funzionari di grado non superiore al 2°.

Agli uffici centrali sono preposti, di regola, funzionari del grado 3° e alle Sezioni, di regola, funzionari del grado 4°.

Ai nuovi uffici delle Divisioni Lavori e delle Delegazioni di cui all'articolo precedente saranno preposti, di regola, funzionari del grado 5°.

Art. 5.

La presente deliberazione ha effetto dal 1° luglio 1923.

Ogni disposizione contraria alla presente deliberazione resta abrogata.

Roma, li 5 *giugno* 1923.

Il Commissario straordinario
TORRE.

Visto: *Il Ministro dei LL. PP.*
CARNAZZA.

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO

In virtù delle facoltà conferitegli dall'art. 2 comma *a*) del R. D. 31 dicembre 1922 n. 1681;

Visti gli ordini Generali n. 15-1920 e n. 2-1921;

Vista la proposta del Segretario Generale;

DELIBERA:

Art. 1.

Il Servizio Centrale « Personale ed Affari Generali » viene suddiviso nei seguenti Uffici Centrali:

UFFICIO 1°. — *Segreteria ed Affari Generali dell'Amministrazione,* con le Sezioni:

1° Segreteria, personale del Servizio, economato, andamento ed ordinamento generale dell'Amministrazione;

2° Biglietti;

3° Statistica;

UFFICIO 2°. — *Esercizio, Lavori e Materiale,* con le Sezioni:

4° Affari attinenti all'Esercizio, contratti;

5° Lavori e forniture in conto patrimoniale, materiale rotabile e di esercizio;

6° Cooperative e case economiche;

UFFICIO 3°. — *Affari Generali del Personale,* con le Sezioni:

7° Regolamento del personale, utilizzazione del personale, competenze accessorie, sussidi, anticipi;

8° Disciplina, onorificenze, gratificazioni;

9° Matricola generale, ruoli d'anzianità;

UFFICIO 4°. — *Trattamento del personale,* con le Sezioni:

10° Assunzione e carriera del personale;

11° Traslochi, malattie, infortuni, congedi, disponibilità, aspettative, esoneri, dimissioni;

12° Pensioni;

Art. 2.

Sono aggregati al Servizio Personale ed Affari Generali, agli effetti amministrativi, l'Istituto Sperimentale, nonchè il Servizio Sanitario, il quale cessa di essere un servizio centrale ed assume la denominazione di « *Ufficio Sanitario Centrale* ».

L'Ufficio centrale « Statistica » che secondo l'Ordine Generale 15-1920 era passato dal Servizio Personale ed Affari Generali al Servizio Ragioneria, torna a passare al Servizio Personale ed Affari Generali.

Conseguentemente anche il Reparto statistica percorrenze passa alle dipendenze del Servizio Personale ed Affari Generali.

Art. 3.

E' preposto al Servizio un funzionario del grado 1° che può essere coadiuvato e sostituito da un funzionario di grado non superiore al 2°. Agli Uffici sono preposti, di regola, funzionari del grado 3° ed alle Sezioni, di regola, funzionari del grado 4°.

All'Istituto Sperimentale ed all'Ufficio Sanitario Centrale sono preposti, di regola, funzionari del grado 3°.

Art. 4.

La presente deliberazione ha effetto dal 1° luglio 1923.

Ogni disposizione contraria alla presente deliberazione resta abrogata.

Roma li, 5 giugno 1923.

Il Commissario Straordinario
TORRE.

Visto: *Il Ministro dei LL. PP.*
CARNAZZA.

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO

in virtù delle facoltà conferitegli dall'art. 2° comma *a*) del R. D. 31 dicembre 1922 n. 1681;

visti gli Ordini Generali n. 6-1914 e n. 5-1920;

vista la proposta del Segretario Generale;

DELIBERA:

Art. 1.

Il Servizio Centrale Approvvigionamenti viene suddiviso nei seguenti Uffici Centrali:

UFFICIO 1°. — *Personale, contabilità, affari generali,* con le Sezioni;

1° Segreteria, personale e competenze accessorie;

2° Contabilità;

3° Gare, contratti e statistica;

UFFICIO 2°. — *Combustibili, lubrificanti, materie di consumo e stampati,* con le Sezioni:

4° Carboni;

5° Lubrificanti, combustibili liquidi, materie di consumo, stampati, vendite materie fuori uso ed impianti dei magazzini;

UFFICIO 3°. — *Materiale rotabile, macchinari, materiali metallici e legnami,* con le Sezioni:

6° Materiali metallici d'armamento, legnami d'armamento e da lavoro, meccanismi speciali;

7° Materiale rotabile, macchinari d'officina, pezzi di ricambio;

8° Materiali metallici da lavoro, attrezzi, materiali speciali per elettrificazione.

Art. 2.

Gli acquisti del matriale rotabile, materiali speciali e macchinario, che per effetto del R. D. 18 dicembre 1919 n. 2492 erano passati dal Servizio Approvvigionamenti al Servizio Materiale e Trazione, tornano ad essere affidati al Servizio Approvvigionamenti.

Art. 3.

L'esercizio dei depositi combustibili per la rifornitura delle locomotive passa dal Servizio Approvvigionamenti al Servizio Materiale e Trazione.

Art. 4.

L'Ufficio Contabilità Magazzini con sede a Torino, le cui funzioni verranno col nuovo ordinamento demandate parte agli Ispettorati dei magazzini e parte all'Ufficio 1° della Sede Centrale, continuerà temporaneamente a funzionare nella sua sede attuale finchè non verrà disposto per il suo scioglimento.

Art. 5.

E' preposto al Servizio un funzionario di grado non inferiore al 2° coadiuvato e sostituito da un funzionario del grado non inferiore al 3°.

Agli Uffici sono preposti, di regola, funzionari del grado 3° ed alle Sezioni, di regola, funzionari del grado 4°.

Art. 6.

La presente deliberazione ha effetto dal 1° luglio 1923.

Ogni disposizione contraria alla presente deliberazione resta abrogata.

Roma, li 5 giugno 1923.

Il Commissario Straordinario
TORRE.

Visto: *Il Ministro dei LL. PP.*
CARNAZZA.

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO

In virtù delle facoltà conferitegli dall'art. 2 comma *a*) del R. D. 31 dicembre 1922 n. 1681;

visti gli Ordini Generali n. 4-1914, n. 15-1920 e n. 2-1921;

vista la proposta del Segretario Generale;

DELIBERA:

Art. 1.

Il Servizio Centrale « Ragioneria » viene suddiviso nei seguenti Uffici Centrali:

UFFICIO 1° — *Personale, affari generali, bilanci,* con le Sezioni:

1° Personale, affari generali e rapporti con la Corte dei Conti.

2° Contabilità generale e bilanci;

UFFICIO 2° — *Conti patrimoniali, spese, finanza e cassa,* con le Sezioni:

3° Conti patrimoniali, inventari, gestioni speciali ed enti comuni;

4° Spese, finanza e cassa;

Il predetto Servizio comprende inoltre le seguenti Sezioni:

5° Sequestri, cessioni, rappresentanze;

6° Contabilità prodotti (con sede a Firenze).

Comprende anche il Reparto pensioni (con sede a Firenze).

Art. 2.

L'Ufficio Centrale « Statistica » che secondo l'Ordine Generale 15-1920 era passato dal Servizio Personale ed Affari Generali al Servizio Ragioneria, torna a passare al Servizio Personale ed Affari Generali.

Conseguentemente anche il Reparto statistica percorrenze passa alle dipendenze del Servizio Personale ed Affari Generali.

Art. 3.

E' preposto al Servizio un funzionario di grado non inferiore al 2°.

Agli uffici centrali sono preposti, di regola, funzionari del grado 3° ed alle Sezioni, di regola, funzionari del grado 4°.

Art. 4.

La presente deliberazione ha effetto dal 1° luglio 1923.

Ogni disposizione contraria alla presente deliberazione resta abrogata.

Roma, 5 giugno 1923.

Il Commissario Straordinario
TORRE.

Visto: *Il Ministro dei LL. PP.*
CARNAZZA.

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO

In virtù delle facoltà conferitegli dal R. D. 31 dicembre 1922, n. 1681;

Visto l'ordine generale n. 4-1914;

Vista la proposta del Segretario Generale:

DELIBERA:

Art. 1.

A far tempo dal 1° luglio 1923 sono soppressi gli Uffici distaccati di ragioneria con sede a Torino, Milano, Firenze, Napoli e Palermo, nonchè la Sezione interna costituita presso la Sede Centrale del Servizio Ragioneria.

Sono soppressi, inoltre, i Reparti contabili delle Delegazioni di Trieste e di Cagliari.

Detti uffici e reparti continueranno però a funzionare fino a chiusura delle contabilità dell'esercizio corrente.

Art. 2.

Dalla stessa data 1° luglio 1923, i Servizi Centrali, le Divisioni Compartimentali, le Delegazioni e la Unità Navigazione, invieranno direttamente alle Casse dell'Amministrazione i ruoli paga, i mandati e gli ordinativi di pagamento e d'introito.

Analoga facoltà potrà essere estesa dai Servizi Centrali ad altri dipendenti uffici distaccati, previ accordi col Servizio Ragioneria.

La contabilità d'ordine verrà, invece, rassegnata al Servizio Ragioneria.

Art. 3.

Il riscontro sulla regolarità dei documenti relativi alle spese ed alle entrate, nonchè gli altri riscontri prescritti dall'art. 25 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dal R. D. 28 giugno 1912, n. 728, saranno esercitati dal Servizio Ragioneria, sia in sede Centrale, sia presso le Casse, sia a mezzo di un apposito corpo di ispettori. E ciò indipendentemente dai controlli che, specie in materia

di compensi al personale, dovranno essere eseguiti dai Servizi Centrali sui dipendenti Uffici periferici.

Art. 4.

Le funzioni dell'attuale Reparto Controllo cassa, dovranno essere esplicate in modo più completo ed efficace.

Il Reparto stesso provvederà anche alla regolarizzazione contabile dei pagamenti eseguiti dalle Casse e dalle Stazioni, secondo le norme che verranno impartite dal Servizio Ragioneria.

Art. 5.

I Servizi Centrali prenderanno accordi con quello di Ragioneria per le istruzioni di dettaglio da emanare sulla compilazione e rassegna della contabilità riassuntiva e degli altri elaborati.

Accordi dovranno pure intervenire per la migliore applicazione della presente deliberazione in modo che il nuovo procedimento offra le dovute garanzie a tutela degli interessi dell'Amministrazione. Al riguardo sarà da tenere presente che quelle particolari attribuzioni finora eseguite dalle Ragionerie Compartimentali e che non potranno essere deferite ai singoli Servizi, saranno assunte da quello di Ragioneria.

Art. 6.

Per uniformità di indirizzo o per il necessario coordinamento, le disposizioni in materia di contabilità generale saranno emanate dal Servizio Ragioneria al quale gli altri Servizi dovranno rivolgersi per gli opportuni accordi.

Art. 7.

Nulla è modificato per quanto concerne la contabilità dell'esercizio in corso 1922-1923; quindi i ruoli paga ed i mandati di competenza dell'esercizio stesso, si continueranno a trasmettere alle Ragionerie Compartimentali.

Roma, 5 giugno 1923.

Il Commissario Straordinario
TORRE.

Visto: *Il Ministro dei LL. PP.*
CARNAZZA.

Comunicati

Il « *Comitato per le onoranze ai ferrovieri dello Stato caduti in guerra* », costituitosi fin dal 1916 con sede presso questa Direzione Generale, ha condotto a termine le due iniziative prefissesi: la pubblicazione di un « Albo d'onore » dei Caduti e l'erezione di un monumento alla memoria di questi.

Il monumento è opera dell'insigne scultore Arturo Dazzi, vincitore del concorso nazionale che fu bandito nel 1919 e giudicato da una commissione di artisti nominata da S. E. il sottosegretario per le Belle Arti.

L'inaugurazione avverrà nel pomeriggio del 24 corrente ed hanno promesso di onorare la cerimonia con la loro presenza S. M. il Re e S. E .il Presidente del Consiglio.

Oratore ufficiale sarà S. E. il Commissario straordinario onorevole Torre.

Interveranno pure alla cerimonia congrue rappresentanze del personale e delle famiglie dei caduti, secondo le istruzioni date ai Capi dei servizi e dei compartimenti.

« L'Albo d'onore », volume di 264 pagine edito pei tipi Alfieri e Lacroix, contiene i nomi dei 1150 ferrovieri caduti con brevi notizie biografiche e l'effigie dei 128 decorati; esso verrà distribuito gratuitamente alle famiglie dei caduti, ed a partire dal giorno dell'inaugurazione del monumento ne sarà iniziata la distribuzione a tutti i sottoscrittori che abbiano completato il versamento delle relative quote.

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale si rende noto che con provvedimento in data 3 aprile 1923, il commesso in prova Damiani Domenico — 191418 — è stato esonerato dal servizio, con decorrenza 1° maggio 1923, in applica-

zione dell'art. 69-*a*) del Regolamento del personale « perchè durante il periodo di prova dimostrò di non possedere qualità soddisfacenti per un regolare disimpegno del servizio ».

Ai sensi ed agli effetti dell'articolo 234 del Regolamento del personale si rende noto che — con deliberazione del Comitato di esercizio in data 27 aprile 1923 — l'operaio SEVERINI UBALDO — 235949 — dell'officina locomotive di Foligno è stato licenziato in base all'articolo 197 del Regolamento predetto perchè « condannato con sentenza 3 febbraio 1922 dal Tribunale di Perugia a mesi tre e giorni dieci di reclusione ed a L. 100 di multa quale colpevole di lesioni con colpi di sasso contro alcuni fascisti convenuti il 7 agosto 1922 nella frazione di Colle S. Lorenzo nei pressi di Foligno.

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale si rende noto che con provvedimento in data 12 aprile 1923 il commesso in prova: TAGLIONI BERNARDO — 238868 — è stato esonerato dal servizio, con decorrenza 1° maggio 1923, in applicazione dell'art. 69-*a*) del Regolamento medesimo « perchè durante il periodo di prova dimostrò di non possedere qualità soddisfacenti per un regolare disimpegno del servizio ».

Con provvedimento in data 15 maggio 1923 il Comitato d'esercizio di Bologna deliberò il licenziamento del manovale in prova BROMBIN BATTISTA — 176168 — in base agli articoli 189-*a*) e 197 del regolamento del personale, perchè condannato, con sentenza 17 maggio 1920 dal Tribunale Provinciale di Trieste, passata in giudicato, a due mesi di carcere, quale responsabile del furto di litri 12 di grappa avvenuto alla stazione di Spiccina il 19 novembre 1919.

Ordine di servizio N. 58.

Disposizioni pei pareggi delle *mancanze* e delle *eccedenze* nei trasporti delle cose.

Il « Reparto dei pareggi » presso il Servizio movimento e traffico, istituito con l'Ordine di Servizio n. 3-1907, viene soppresso col 30 giugno c. a.

A partire pertanto dal giorno 1 luglio successivo tutte le notificazioni delle mancanze, delle eccedenze e dei pareggi che si verificassero nei trasporti dei bagagli, dei valori e delle merci saranno fatte dalle stazioni alle rispettive Direzioni movimento e traffico o Delegazioni di esercizio, osservando le seguenti disposizioni.

Sono abrogate quelle in materia precedentemente pubblicate.

A — ISTRUZIONI PER LE STAZIONI.

Art. 1.

Accertamento delle mancanze e delle eccedenze.

1. *Riserve* — Le stazioni che rilevano mancanze od eccedenze in contradittorio, o no, col personale addetto al ricevimento od alla consegna delle merci, devono, uniformarsi alle disposizioni in vigore, concernenti *a*) le riserve e annotazioni scritte sui documenti; *b*) le riserve ad altre stazioni; *c*) gli accertamenti delle anormalità sui trasporti, provvedere:

a) alle annotazioni di riserva, oppure semplice richiamo al processo verbale di accertamento mod. CH-100, a seconda dei casi, sui fogli di consegna, fogli di accompagnamento, fogli di carico, fogli speciali di carico e fogli di scorta;

b) alle riserve, trasmettendo il prescritto telegramma epistolare alle stazioni interessate, od ove occorra, a mezzo del telegrafo;

c) agli accertamenti di anormalità sui trasporti, compilando, per le mancanze, in doppio originale nei termini prescritti, la prima parte del processo verbale.

2. *Documenti di trasporto; processo verbale.* — Quando la stazione mittente, intermedia o di transito accerti la mancanza totale di un trasporto deve rimettere immediatamente, scortati da richiesta di trasporto in servizio mod. C I 126, i documenti relativi, insieme ad un esemplare della prima parte del processo verbale, alla stazione destinataria, se appartiene alle Ferrovie dello Stato, od alla stazione di transito, se la stazione destinataria appartiene ad altra Amministrazione.

Quando invece sia riscontrata una mancanza parziale, cioè quando su un trasporto di più colli venga rilevata la mancanza di uno o più colli, i documenti, insieme alla prima parte del processo verbale, devono essere fatti proseguire a destino con i colli esistenti.

Se la stazione destinataria riceve documenti di trasporto con la richiesta trasporto in servizio, senza però il processo verbale, ovvero soltanto i documenti sotto piego o sciolti, deve subito, salve le disposizioni relative alla notificazione agli uffici superiori (art. 7 e 8), telegrafare per schiarimenti alla stazione mittente del trasporto, considerando come tale anche quella di transito per le provenienze da altre ferrovie.

Art. 2.

Pratiche per il pareggio delle mancanze.

1. *Mancanze.* — Le mancanze possono essere rilevate:

a) all'atto del carico;

b) all'atto dello scarico;

c) all'atto delle manipolazioni dei carri misti in colonna di treno;

d) in qualunque momento, nei magazzini, piani caricatori o locali in genere delle stazioni e delle Agenzie.

2. *Ricerche.* — Nei casi a) e d) le ricerche devono eseguirsi dalle stazioni constatanti in tutti i propri locali e presso quelle

stazioni ove si presuma che le merci possono essere pervenute in disguido.

Nei casi *b*) e *c*) la stazione constatante, per le mancanze accertate nei carri misti, deve interpellare nel giorno stesso, col modulo CH-156, le stazioni che dal foglio d'accompagnamento o di carico risulta abbiano avuto ingerenza nei carri, facendo eccezione per quelle a cui sia stato spedito il telegramma di riserva.

Le stazioni mittenti (considerando come tali anche quelle di transito per le provenienze di altre Amministrazioni) e le stazioni intermedie, al ricevimento del telegramma di riserva o del modulo CH-156, devono eseguire ricerche nei propri locali ed in quelli delle Agenzie doganali e di città, presso le altre stazioni in luogo e presso quelle ove, per analogia di nome, si presuma che le merci possano essere state erroneamente inviate o scaricate.

Qualunque poi sia il caso, a seconda delle circostanze, le stazioni constatanti, quelle mittenti, quelle intermedie e più specialmente quelle che hanno formato o manipolato i carri, debbono rivolgersi a quelle altre che si ritiene siano in grado di fornire schiarimenti.

3. *Modo di eseguire le ricerche.* — Senza escludere altri mezzi, a seconda dei casi, ritenuti utili ed opportuni per il conseguimento dei pareggi, le ricerche devono eseguirsi:

a mezzo del telegrafo per le merci comprese nella prima e seconda categoria (vedi art. 8), per quelle di rilevante prezzo e per quella in diretta custodia al conduttore;

a mezzo del mod. C-H-156 per le merci appartenenti alle altre categorie o con telegramma epistolare debitamente numerato dall'ufficio telegrafico.

Il mod. C-H-156, che deve essere sempre spedito coi treni che abbiano più diretta communicazione colla stazione alla quale è indirizzato, deve essere restituito con la risposta non più tardi del giorno successivo a quello in cui è stato ricevuto ed, in caso di ritardo, la stazione emittente deve fare le debite sollecitazioni.

4. *Documenti irregolari.* — Se per mancanza del bollo di accettazione sul documento di trasporto o per evidenti sconcordanze e deficienze si deduca che la spedizione non ha avuto corso regolare, la stazione accertante ne fa cenno nel telegramma di riserva.

Art. 3.

Pratiche per il pareggio delle eccedenze.

1. *Colli eccedenti.* — I colli accertati eccedenti devono essere attentamente esaminati per vedere se presentino qualsiasi indicazione atta a farne stabilire la provenienza o la destinazione, onde valersene per le necessarie indagini o per il loro inoltro a destino. In proposito le stazioni tengano presente che l'indicazione della destinazione sui colli da trasportarsi tanto a grande, quanto a piccola velocità, è tassativamente prescritta dall'art. 22 delle Condizioni e Tariffe e l'indicazione dell'indirizzo del destinatario è stabilita dal R. Decreto 29 ottobre 1920 n. 1523 e dai Bollettini Commerciali n. 27-1920 e n. 45-1922.

2. *Colli aventi l'indicazione della destinazione.* — I colli che portano il nome della stazione cui sono diretti o indicazioni sufficienti per stabilirlo, *non devono notificarsi come eccedenti, ma devono essere inviati subito a destinazione* scortati dal mod. CI-126. E' fatto inoltre obbligo alla stazione accertante di dare avviso per iscritto o, se necessario, per telegrafo, alla stazione destinataria, del rinvenimento e dell'invio della merce e di inscrivere la stessa sul registro mod. CH-152 (art. 12), sul quale devonsi altresì notare gli estremi di accertamento e quelli del mod. CI-126 con cui fu eseguito l'inoltro.

La stazione che riceve colli o carri effettivamente destinati ad essa, sprovvisti dei documenti, ma coll'indicazione della loro provenienza, deve regolarizzarli essa stessa, senza notificarli come eccedenti, richiedendo subito i documenti di trasporto alla stazione mittente. Verificandosi soverchio ritardo nel riceverli, la stazione stessa denuncerà la cosa alla Divisione Mov. e Traff. o Delegazione di Esercizio, da cui dipende quella mittente.

Però le stazioni a cui furono inviati, debbono notificare come eccedenti, secondo le prescrizioni degli art. 7 e 8, quei colli che risultassero non ad esse destinati e dei quali non fossero riuscite a stabilire dove ed a chi siano realmente diretti, portando essi indicazioni erronee o riferentisi a trasporti stati precedentemente effettuati. Sui rapporti CH-154 le dette stazioni devono esporre

esattamente quali furono le indagini praticate e quali le risposte ottenute dalle stazioni state interessate per il pareggio.

3. *Colli provenienti dall'estero.* — Per conoscere la destinazione dei colli privi di indirizzo quando i medesimi siano *provenienti dall'estero*, le stazioni che hanno constatata l'eccedenza debbono rivolgersi a quella di confine per la quale i detti colli sono transitati, rilevando quest'ultima indicazione dalle marche o polizzini che le dogane applicano ai colli di merci visitate, da inoltrarsi nel Regno senza vincolo doganale, e sui quali appongono un bollo ad umido indicante il nome della Dogana. Le marche o polizzini suaccennati sono di carta con disegni ad incisione in color terra rossoscura; nel mezzo contengono lo stemma reale racchiuso in un cerchio portante l'inserizione: *dogana italiana;* sopra lo stemma trovasi la parola *merci* e sotto la parola *visitate*.

4. *Pratiche pel pareggio.* — Come per le mancanze, così per le eccedenze, senza escludere gli altri mezzi, a seconda dei casi, ritenuti utili ed opportuni, le pratiche per il loro pareggio devono essere fatte:

a mezzo del telegrafo quando riflettono merci appartenenti alle due prime categorie o di rilevante valore;

a mezzo del mod. CH-156 quando riguardino altre merci.

Art. 4.

Disposizioni speciali per alcune stazioni.

1. *Comunicazioni fra gestioni.* — Nelle stazioni ove le gestioni sono separate, i Capi Gestione debbono reciprocamente comunicarsi subito le mancanze e le eccedenze da ciascuno riscontrate nella propria gestione.

2. *Comunicazioni fra i transiti di confine.* — Ogni quindici giorni un elenco delle mancanze e delle eccedenze accertate nella quindicina deve essere scambiato tra le stazioni di una stessa località; tra le stazioni dei transiti di confine verso una medesima Nazione estera come Ventimiglia e Modane; Domodossola, Luino

e Chiasso; Brennero e Fortezza; Piedicolle, Tarvisio e Pontefella; Postumia, Abbazia Mattuglie, ecc.; nonchè tra gli scali marittimi ammessi al servizio ferroviario-marittimo con la Sardegna ed isole minori.

Art. 5.

Disposizioni speciali circa le mancanze e le eccedenze di colli in consegna al conduttore.

1. *Colli in consegna al conduttore.* — Per i colli a G. V. ed a P. V. viaggianti in consegna al conduttore le ricerche per il pareggio delle mancanze e delle eccedenze devono eseguirsi a mezzo di telegramma, il quale deve essere sempre diretto anche alla stazione da cui ebbe origine il treno, onde concentrare tutti gli avvisi delle mancanze e delle eccedenze riscontrate nel treno lungo il percorso, in una sola stazione e mettere così questa in grado di provvedere ai possibili pareggi.

Nelle stazioni dalle quali hanno origine i treni, i predetti telegrammi, dopo di essere stati esaminati e vistati dalle singole gestioni bagagli e merci a G. V. ed a P. V., devono essere affidati tutti ad una di queste, all'uopo incaricata dal Capo stazione, perchè, col raffronto di essi e coll'assumere all'occorrenza più esatte notizie, possa provvedere con la maggiore sollecitudine ai pareggi.

Art. 6.

Disposizioni speciali circa le mancanze e le eccedenze di carri completi o misti.

1. *Mancanze.* — La stazione che accerti la mancanza di un *carro misto,* quando le pratiche per il pareggio, esperite nel modo più sollecito, non abbiano raggiunto esito favorevole, deve rimettere i documenti alle singole stazioni destinatarie uniformandosi alle disposizioni dell'art. 1 e notificare nei termini stabiliti le sole mancanze delle merci dirette ad essa stazione constatante.

2. *Eccedenze; apertura di carri eccedenti.* — Quando venga accertata l'eccedenza di un carro e le pratiche esperite con la massima prontezza per conseguire il pareggio siano riuscite infruttuose, il Capo della stazione constatante, o chi per esso, in concorso di due testimoni, deve procedere all'apertura del carro stesso.

Se trattasi di *carro completo,* la stazione ricaverà i dati necessari per il pareggio dai due cartellini speciali che la stazione mittente deve avere collocato sulle pareti del carro stesso, in prossimità delle porte e che devono indicare la data del trasporto, il numero del carro, la stazione di partenza e quella di destinazione, il nome del mittente ed il nome del destinatario. Nei carri aperti, tali cartellini dovranno trovarsi assicurati convenientemente alla merce, in modo che in ogni caso risultino facilmente visibili.

Qualora i detti cartellini mancasero, se ne dovrà riferire all: Divisione Movimento e Traffico o Delegazione Esercizio dalla quale dipende la stazione mittente.

Per l'avvenuta apertura del carro, deve essere dal Capo stazione, o da chi per esso, personalmente compilato, in duplice copia, un breve rapporto, esponendovi i seguenti dati: numero, categoria, marche e possibilmente gli estremi d'arrivo del carro stesso, il piombo o i piombi tolti e quelli applicati; il motivo dell'apertura e di un'eventuale manipolazione del carico, la condizione del carico stesso, la descrizione sommaria del contenuto. Si dovranno esporre anche le eventuali indicazioni rilevate sui colli ed utili per il conseguimento del pareggio, nel caso di inesistenza dei suddetti cartellini speciali.

Nel caso però che si tratti *di carri vincolati a dogana,* le disposizioni da seguirsi sono quelle stabilite dal quarto capoverso dell'art. 97 del « Regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie », colla sola avvertenza che siccome, mancando i ducumenti, non è possibile iscrivervi l'annotazione prevista dall'articolo stesso. questa dovrà farsi nel rapporto sopra menzionato e dovrà essere controfirmata dall'Autorità doganale se intervenuta, od altra autorizzata a funzionare in sua mancanza, secondo è previsto dal settimo capoverso dell'art. 96 del citato Regolamento, a meno che essa non esiga la redazione del verbale proprio, previsto dall'articolo stesso.

La stazione medesima deve poi eseguire direttamente il pareggio, qualora dall'esame del contenuto abbia rilevato dati sufficienti per effettuarlo; nel caso contrario deve notificare l'eccedenza nei termini e nei modi di cui agli art. 7 e 8, allegando al mod. C H-154 una copia del succitato verbale.

Risultando trattarsi invece di *carro misto*, la stazione deve inoltrare subito a destino i colli diretti ad altre stazioni e provvedere perchè siano rimessi dalle stazioni mittenti i documenti di trasporto o i duplicati per le merci che sono ad essa destinate e che sono fornite d'indicazioni sufficienti per poterne determinare la provenienza o la destinazione, devono essere considerate eccedenti e notificate come tali nei modi e nei termini prescritti dagli articoli 7 e 8.

Art. 7.

Notificazione delle mancanze e delle eccedenze.

1. *Termini.* — Le pratiche di spettanza delle stazioni per conseguire il pareggio delle mancanze e delle eccedenze devono avere corso colla massima sollecitudine, onde siano esaurite possibilmente prima che scadano i termini fissati dall'articolo seguente per la notificazione.

L'avvenuta notificazione delle mancanze e delle eccedenze non esonera però le stazioni dal proseguire nelle indagini e nelle ricerche.

Appena spirati i suddetti termini le stazioni devono notificare alle Divisioni movimento e traffico o Delegazioni di esercizio da cui dipendono con i moduli C H-153 e C H-154, le mancanze e le eccedenze che entro i termini stessi non siano state pareggiate.

L'obbligo di fare la notificazione spetta:

a) per le mancanze, tanto se accertate in loco quanto se già rilevate altrove, alla stazione destinataria, avvertendo che per i trasporti diretti ad altre amministrazioni si considera come tale la stazione di transito interno od internazionale;

b) per le eccedenze, alla stazione constatante.

2. *Deperibili.* — Per le eccedenze di rapido deperimento come ad esempio, fiori freschi, pesce fresco, cacciagione, latte, burro, ghiaccio, ecc. le stazioni, dopo aver esperito con la massima urgenza le pratiche e le ricerche necessarie, debbono provvedere a norma dell'art. 48 delle Tariffe; per le mancanze non ometteranno di compilare i prescritti processi verbali mod. C H 100.

Sono però da notificarsi le mancanze e le eccedenze di quelle

fra le merci deperibili che possono resistere senza danno ad una temporanea permanenza nei magazzini come ad esempio: formaggi sodi, pesci secchi e salati, carne insaccata, paste alimentari, ecc.

3. *Mancanze per furto.* — Le stazioni dovranno segnalare alle rispettive Divisioni movimento e traffico o Delegazioni di esercizio anche le mancanze di merci attribuibili a furto, nonchè le eccedenze costituite da refurtiva consegnataci dalle autorità di P. S. e giudiziaria od in qualunque altro modo ricuperata e che abbia formato oggetto di precedenti trasporti.

Sui relativi mod. CH. 153 e 154 e precisamente dopo l'intestazione « Rapporto di mancanza » o « Rapporto di eccedenza » dovrà essere immancabilmente aggiunta l'indicazione ben visibile, rispettivamente, di « furto » o « refurtiva ».

4. *Rapporti.* — In ciascun mod. CH-153 e CH-154 deve essere iscritto una sola mancanza ed una sola eccedenza.

Gli estremi del rapporto di mancanza mod. C. H-153 devono essere indicati nell'accompagnatoria del processo verbale che viene rimesso alla Divisione o Delegazione compilato anche nella seconda parte.

5. *Elenchi semestrali.* — Nella prima quindicina dei mesi di gennaio e di luglio di ogni anno le stazioni debbono rimettere alle Divisioni del Movimento e Traffico, o Delegazioni Esercizio da cui dipendono, un elenco delle mancanze, non pareggiate, di merci appartenenti a trasporti eseguiti sei o più mesi prima e per la cui mancata riconsegna non fu presentato dal destinatario reclamo, indicando per ciascuna spedizione le tasse e le spess a carico, nonchè ogni trimestre un'elenco delle merci eccedenti per le quali non sia stato possibile conseguire il pareggio come è prescritto pure dall'art. 10, punto 4°.

Art. 8.

Categorie dei trasporti e termini per le notificazioni.

1. Per la notificazione delle mancanze e delle eccedenze i trasporti s'intendono divisi nelle seguenti categorie, per le quali è rispettivamente indicato il giorno in cui le stazioni devono infallantemente trasmettere alla Divisione o Delegazione i moduli C H-153 e C H-154.

	CATEGORIA		GIORNO STABILITO per la notificazione
Mancanze	1ª	Bagagli, valori, seme di bachi da seta, sete greggie, seterie, merci con interesse alla riconsegna, merci vincolate a dogana con bolletta di cauzione, cassette dei biglietti.	nella giornata in cui l'anormalità viene accertata in loco o in cui sono giunti i documenti coll'annotazione di mancanza.
	2ª	Vagoni completi (1)	nel terzo giorno dall'accertamento, oppure nel giorno in cui arrivano i documenti con l'annotazione di mancanza qualora siano già trascorsi tre giorni da quello dell'accertamento.
	3ª	Tutte le altre merci, in dettaglio.	nel sesto giorno dell'accertamento, oppure nel giorno in cui arrivano i documenti con l'annotazione di mancanza qualora siano già trascorsi sei giorni da quello dell'accertamento.
Eccedenze	1ª	Bagagli, valori, merci ed oggetti che si ha ragione di ritenere appartenenti alla 1ª categoria delle mancanze.	nel secondo giorno dall'accertamento.
	2ª	Vagoni completi (1).	nel terzo giorno dall'accertamento.
	3ª	Tutte le altre merci in dettaglio.	nel sesto giorno dall'accertamento.

(1) Pei carri misti veggasi l'art. 6.

Le mancanze e le eccedenze di merci della 3ª categoria riscontrate nelle verifiche di magazzino devono essere notificate non oltre il secondo giorno dall'accertamento.

Art. 9.

Notificazione del pareggio, invio al deposito compartimentale, vendita o distruzione di merci.

1. *Avviso di pareggio.* — I pareggi delle mancanze e delle eccedenze devono essere notificati con il mod. C H-157 nella giornata stessa in cui vengono conseguiti. Col mod. C H-157 si deve dare avviso anche dell'invio delle merci eccedenti per la vendita al Deposito compartimentale, della vendita stessa se avvenuta sul posto, oppure della distruzione per deperimento od altra ragione.

Gli avvisi mod. C H-157 devono riflettere *soltanto* le mancanze e le eccedenze precedentemente notificate e devono specificare esattamente le mancanze e le eccedenze colle stesse e precise indicazioni già esposte nei relativi moduli C H-153 e C H-154, dei quali si dovrà indicare anche il numero e la data d'invio.

2. *Pareggi disposti dalle Divisioni o Delegazioni.* — Quando i pareggi vengono ordinati dalle Divisioni del Movimento e Traffico o Delegazioni, esercizio da cui dipendono le stazioni, queste con la risposta all'ordine ricevuto devono dare pronta conferma dell'invio o del ricevimento delle merci, emettendo anche il modulo C H-157.

Gli estremi degli ordini di pareggio devono essere scritti nell'ultima colonna dei registri mod. C H-151 e C H-152.

Art. 10.

Spedizione, custodia, invio ai depositi compartimentali e vendita dei colli eccedenti.

1. *Invio dei carri e dei colli per pareggi.* — L'invio alla stazione destinataria dei colli e dei carri eccedenti deve essere prontamente eseguito col mezzo più sollecito, avvertendone le stazioni dalle quali sia stata o venga notificata la mancanza relativa.

La spedizione dei colli deve eseguirsi a grande velocità, a meno che non si tratti di merce esclusa da tale modo di trasporto, e con richiesta di trasporto in servizio mod. C. I-126, salvo il contemporaneo uso del foglio speciale di carico per le merci con vincolo doganale e salve tutte le disposizioni relative ai trasporti di colli vincolati alla dogana. Beninteso che se trattasi di trasporti a P. V. sulla richiesta Ci 126 l'invio dovrà essere indirizzato alla Gestione P. V.

Qualunque altra forma di accompagnamento non è ammessa.

Le stazioni abilitate soltanto alla P. V. devono regolarsi nel modo che, a seconda delle loro condizioni locali e dei singoli casi, risulta il più conveniente per il sollecito arrivo dei colli a destinazione. Analogamente si deve procedere per l'inoltro di colli che risultino destinati a stazioni abilitate soltanto alla P. V.

L'invio dei bagagli, di merci di facile deperimento, di valori, di effetti teatrali, di cassette biglietti, di merci con interesse alla riconsegna, ed in generale quando si renda necessario, deve eseguirsi coi treni diretti ed accelerati, facendo uso delle etichette istituite per tale modo d'inoltro.

Per i colli a bagaglio, inoltre, sul mod. C I-126 deve sempre figurare come mittente o destinatario l'Ufficio dei bagagli.

2. *Obblighi della stazione che riceve per pareggio colli che non le appartengono.* — Quando una stazione a pareggio di una mancanza riceva dei colli che riconosce non corrispondere a quelli che le sono mancanti, deve stabilire senz'altro l'eccedenza della merce ricevuta, notificandola subito con le norme consuete, fornendo le debite spiegazioni ed indicando anche la provenienza e gli estremi della spedizione in servizo. Resta quindi assolutamente vietato di ritornare tali colli alla stazione che li ha inoltrati, come pure di spedire i colli eccedenti alla stazione mittente, adducendo il motivo di non aver potuto stabilirne l'applicazione.

3. *Custodia colli eccedenti.* — I colli eccedenti devono essere custoditi nei magazzini ed altri locali adatti della stazione, avendo cura che siano tenuti separati dalle altre merci e che siano provvisti del cartellino mod. C H-116, completato delle debite indicazioni (estremi dell'eccedenza e dell'accertamento).

Le stazioni devono inoltre frequentemente esaminare le condi-

zioni delle merci eccedenti, per evitarne il deperimento e provvedere nei modi opportuni.

4. *Versamento al deposito compartimentale e vendita.* — Le eccedenze non pareggiate dopo tre mesi dall'accertamento, debbono essere versate al deposito compartimentale per la vendita (art. 48 delle tariffe e ordine di servizio N. 17-1919) previo benestare della competente Divisione del Movimento e Traffico o Delegazioni Esercizio alla quale le stazioni rimetteranno un elenco delle eccedenze medesime, inscrivendovi gli estremi delle relative notifiche.

Le Divisioni movimento e traffico e le Delegazioni di esercizio, giudicheranno se sia il caso di protrarre la vendita.

Il suddetto benestare potrà venire richiesto anche prima che scadano i tre mesi, quando venga riconosciuta l'impossibilità del pareggio o per motivi di opportunità.

5. Per quanto riguarda la vendita, presso le stazioni, delle merci di facile deperimento, nocive, ingombranti e di poco valore, nonchè dei recipiehti vuoti usati e delle altre merci il cui invio al deposito compartimentale fosse creduto non conveniente, valgono le relative norme in vigore.

Art. 11.

Verifica del contenuto dei colli eccedenti.

I colli, dal cui esame esterno non sia possibile stabilirne il contenuto, devono essere aperti nel giorno prescritto per la notifica della eccedenza, colle dovute cautele, per evitare anche il deterioramento dell'imballaggio, e colle formalità vigenti per l'apertura dei colli

Il verbale di apertura, mod. CH-175, deve essere rimesso alla Divisione del Movimento e Traffico o Delegazione Esercizio allegandolo al rapporto CH-154.

E' fatta eccezione per i bagagli e per i colli chiusi a chiave, la cui apertura deve essere sempre autorizzata dall'Ufficio superiore.

E' fatta pure eccezione per i colli soggetti al vincolo doganale, la cui apertura deve aver luogo soltanto nelle dogane, col concorso degli agenti delle medesime, e pei quali si dovranno seguire le norme di cui gli articoli 94 al 99 del Regolamento Doganale.

Art. 12.

Registri delle mancanze e delle eccedenze.

1. *Registri.* — Tutte le mancanze e tutte le eccedenze devono essere iscritte rispettivamente sul registro mod. C H-151 e sul registro mod. C H-152.

Tali registri da tenersi separatamente da ciascuna gestione, quando più gestioni non siano riunite, e da uno stesso agente, devono essere completati di tutte le indicazioni richieste dallo stampato e di tutte quelle che potessero riuscire utili.

A ciascuna mancanza ed a ciascuna eccedenza deve essere assegnato un numero progressivo annuale che verrà riportato sul mod. C H-153 o C H-154 da rimettersi agli Uffici superiori a norma degli articoli 7 e 8.

Le mancanze accertate da stazioni di partenza, intermedie o di transito devono essere inscritte sul mod. C H-151 tanto dalle stazioni predette, quanto dalla stazione destinataria, la quale deve avere speciale cura di indicare sul registro stesso la data dell'accertamento, onde siano scrupolosamente osservate le disposizioni dell'art. 8 relative alla notificazione.

Dai registri mod. C H-151 e C H-152 devono sempre risultare i pareggi ottenuti, gli estremi di invio dei colli a destinazione o al deposito compartimentale, la data di vendita, quella di apertura dei colli ed il risultato di essa, e tutti quei dati che si ritengono utili per qualsiasi pratica ulteriore.

Dei registri suddetti debbono valersi le stazioni sia per fornire le informazioni che venissero richieste dagli Uffici superiori o dalle altre stazioni, oppure da uffici o stazioni di altre amministrazioni.

Art. 13.

Album delle forme più comuni dei colli a bagaglio.

1. *Album pei bagagli.* — Per facilitare le ricerche e le pratiche inerenti alle mancanze ed alle eccedenze di bagagli e di campionari, le stazioni devono fare uso anche dell' « album delle forme più comuni dei colli a bagaglio ». A questo scopo, dalle informa-

zioni degli interessati, pei colli mancanti, e dall'esame esterno dei colli, per quelli eccedenti, devono desumere il numero della forma o figura che meglio corrisponde a quella del collo mancante od eccedente, rilevando, se del caso, le eventuali differenze.

Tale numero deve essere indicato nei registri delle mancanze e delle eccedenze, nonchè nei rapporti C H 153 e C H 154.

Art. 14.

Compilazione dei rapporti di mancanze e di eccedenze.

1. *Redazione notifiche.* — I rapporti mod. C H-153 e C H-154 di mancanze ed eccedenze devono presentare tutte le maggiori possibili indicazioni atte a determinare con chiarezza e precisione la merce o l'oggetto mancante od eccedente, il luogo, la data e le circostanze dell'accertamento, ed essere completati con tutte le informazioni che siano in grado di fornire i mittenti o i destinatari circa la natura, le dimensioni, il colore, i contrassegni speciali, ecc., dei colli, che devono essere descritti con la massima diligenza.

Devesi inoltre indicare nei predetti rapporti, se la mancanza o l'eccedenza venne accertata in presenza del conduttore, quali schiarimenti esso fornì, a quali stazioni vennero fatte le riserve telegrafiche e quali pratiche furono immediatamente attivate per provvedere al pareggio.

Nei rapporti di mancanza devono essere indicati anche tutti gli estremi della spedizione.

Tanto sui rapporti di mancanza quanto su quelli di eccedenze debbono essere indicate tutte le indagini fatte per ottenere il pareggio ed essere inscritti gli estremi dei documenti sui quali, a norma dell'art. 1, vennero fatte annotazioni, nonchè gli estremi d'invio dei fogli di accompagnamento alla Delegazione Veicoli.

2. *Caratteristiche dei colli.* — Per l'esatta e completa descrizione del collo o dei colli mancanti oppure giacenti le stazioni devono accuratamente fornire tutti i dati richiesti a seconda dei casi, dai suddetti moduli, cioè:

marche, numeri, contrassegni, etichette, indirizzi, polizzini doganali;

qualità dell'imballaggio, evitando assolutamente l'espressione generica di « collo », ma indicando esattamente se trattasi di bauli, valigie, cappelliere ,scatole, casse, cassette, balle, sacchi. involti, ceste, panieri, sporte, sgorboni, gabbie, damigiane, fusti, botti, barili, mastelli, stagnoni, zangole, ecc.;

peso diligentemente riscontrato;

qualità della merce desunta dai documenti per le mancanze e dall'esame esterno del collo per le eccedenze, avvertendo che quando non sia possibile desumerla dai caratteri esteriori prima della notifica, eccezione fatta pei bagagli e pei colli chiusi a chiave, si deve procedere all'apertura del collo stesso come è stabilito all'articolo 11;

per gli imballaggi e recipienti vuoti occorre indicare sempre l'uso al quale hanno servito, cioè: sacchi vuoti da farina, da grano, da carbone, ecc., fusti vuoti da vino, da olio, da catrame, ecc., e simili.

3. *Caratteristiche dei bagagli.* — Pei bagagli e per le casse e cassette da viaggiatori e da campionari, le stazioni devono aver cura di fornire anche le seguenti indicazioni, a seconda dei casi:

le dimensioni, il colore o i colori del collo; la materia di cui la parte esteriore del collo od il suo imballaggio è formata (legno, metallo, cuoio, stoffa, tela, vimini, carta, filza, cartone, ecc.); le guarnizioni in metallo, i lucchetti, le serrature, le borchie degli angoli, le maniglie, le correggie, le corde, ecc.; se con coperchio piano o convesso; se con ammagliatura, piombi, ecc.;

se il collo si presenta nuovo o vecchio, in buono o cattivo stato, pieno o vuoto, segnalandone le eventuali avarie;

riprodurre testualmente le diciture degli indirizzi o dei cartelli o delle placche ,le marche, i numeri, le etichette di ferrovie, battelli, alberghi, ecc.

4. *Carri completi.* — Quando la mancanza riflette un *carro completo* che lungo il percorso è stato *trasbordato,* la stazione notificante deve indicare nel rapporto di mancanza, tanto il numero del carro originario quanto quello del carro in cui la merce fu trasbordata, tenendo presente che la stazione che effettua un trasbordo ha l'obbligo di riportare nell'apposito quadro dei documenti di spedizioni e di scorta, il numero del nuovo carro e di se-

gnalare sempre con telegramma epistolare alla stazione mittente ed alla stazione destinataria il numero del carro da cui effettua il trasbordo e quello del carro in cui la merce viene caricata.

Art. 15.

Disposizioni concernenti i bagagli ed i colli dichiarati effetti o masserizie.

1. *Bagagli e colli effetti.* — Le stazioni destinatarie, quando riscontrano mancanti bagagli o colli dichiarati con la voce generica di effetti, devono richiedere al destinatario una distinta dalla quale si rilevi una particolareggiata descrizione per qualità, quantità, stato e valore degli oggetti contenuti nei colli.

Tali distinte, che serviranno di base per le ricerche, devono essere rimesse subito alla Divisione Movimento e Traffico o Delegazione Esercizio.

2. *Vecchie etichette.* — Per le mancanze dei bagagli bisogna tenere presente che il prolungato ritardo nella resa deve ascriversi spesse volte a scambio o disguido causato dai cartellini, etichette o altri contrassegni relativi a precedenti trasporti, lasciati sui colli e che le conseguenze derivanti da tali scambi o disguidi devono far carico completamente al proprietario del bagaglio a norma dell'art. 7 delle Condizioni e Tariffe.

Quindi le stazioni quando ricevono dei colli posteriormente al tempo stabilito per la resa e venga loro richiesto dal portatore dello scontrino la dichiarazione di cui al § 3 dell'art. 11 delle Condizioni e Tariffe, devono sottoporli ad accurato esame per constatare se essi portino cartellini, etichette od altri contrassegni relativi a precedenti trasporti e fare annotazione dell'esistenza di tali contrassegni e di tutti i loro estremi su tali dichiarazioni, nonchè nel foglio di via, quando questo giunga unitamente ai colli, oppure nella prima parte del processo verbale se i colli giungano dopo il foglio di via, chiedendo se del caso la controfirma del proprietario.

Quando sia possibile, i cartellini, le etichette e gli altri contrassegni dovranno essere staccati e conservati in una busta chiusa, sulla quale s'indicheranno gli estremi della spedizione del ba-

gaglio, la data di arrivo ed il nome del proprietario, onde possano essere rimesse alla Divisione del Movimento e Traffico o Delegazione di esercizio qualora vengano da questa richieste informazioni o sia presentato reclamo.

3. *Masserizie.* — Quando venga constata la mancanza di colli dichiarati sgomberi (masserizie usate) si dovrà determinare con precisione la qualità ed il contenuto del collo o dei colli realmente mancanti. A tale scopo per le spedizioni di masserizie le stazioni devono sempre richiedere ai mittenti una distinta dalla quale i singoli colli, numerati progressivamente, risultino con precisione specificati per il loro contenuto, per il loro imballaggio o per la loro forma e possibilmente per il loro peso, verificando che tale distinta concordi esattamente con i colli consegnati per la spedizione.

La distinta deve essere firmata dal mittente e presentata in doppio esemplare, uno dei quali deve essere unito con cura alla lettera di vettura ed in questa citato, e l'altro trattenuto in atti dalla stazione, per valersene nel caso di smarrimento del primo. La stazione destinataria, che alla richiesta di spedizione non trovasse unita la distinta, ne deve richiedere telegraficamente una copia a quella mittente.

Art. 16.

Cautele nell'accettazione e nella riconsegna dei colli.

1. *Accettazione merci.* — Le stazioni, nell'accettare dagli speditori i colli di merci, devono esigere la rigorosa osservanza di quanto è disposto nell'art. 22 delle tariffe e prestare la più scrupolosa attenzione affinchè:

a) i colli tanto a G. V. che P. V. non siano mai privi dell'indicazione chiara e precisa della loro destinazione e dell'indirizzo del destinatario come prescritto col R. Decreto 20 ottobre 1920, n. 1523 e Bollettino Commerciale n. 27-1920 e 45-1922, facendo particolare attenzione nei casi di stazioni omonime o quasi omonime;

b) gli indirizzi, le marche e i numeri siano indelebili e indicati con chiarezza sui colli e corrispondano perfettamente a quelli inscritti sulla richiesta di spedizione;

c) la qualità dell'imballaggio sia esattamente specificata e chiaramente indicata sui documenti di trasporto;

d) i colli non portino cartellini, etichette od altri contrassegni relativi a precedenti trasporti.

Le stazioni devono inoltre provvedere che ai singoli colli siano applicate le prescritte etichette a stampa e che il peso di ogni collo o dell'intera partita sia riscontrato con la massima esattezza.

2. *Accettazione bagagli.* — Nell'accettazione dei *bagagli* le stazioni (ed anche il personale viaggiante per quanto lo interessa) devono curare che le etichette relative a precedenti trasporti siano state completamente tolte dai colli e che le nuove etichette siano diligentemente applicate, non solo, ma anche chiaramente compilate quando, ove non sia stampato, occorra esporvi il nome della stazione di partenza, mediante bollo a umido, ed il nome della stazione destinataria, scrivendolo con inchiostro.

Inoltre le stazioni devono persuadere gli speditori, nel loro precipuo interesse, che, oltre ad apporre su ciascun collo (in modo sicuro) l'indirizzo prescritto dal sopracitato R. D., è opportuno che nell'interno di esso sia incluso il loro chiaro e completo indirizzo.

I *sacchi-branda* dei marinai devono essere provvisti di un cartello di materia robusta bene assicurato a ciascun collo sul quale sia scritto chiaramente il nome del marinaio e la destinazione del trasporto, lasciando uno spazio libero per applicarvi le etichette ferroviarie.

3. *Riconsegna trasporti.* — Nella riconsegna delle spedizioni ai destinatari, le marche, i numeri e gli indirizzi devono essere esaminati attentamente per accertare se essi corrispondono a quelli indicati nel bollettino di consegna.

Art. 17.

Cautele nel carico dei colli.

Onde siano evitati gli scambi ed i disguidi le stazioni devono colla massima diligenza curare la formazione dei carri misti e la

esatta scritturazione dei colli nei fogli di accompagnamento, provvedendo che le operazioni di carico siano ben dirette e vigilate, senza trascurare mai che il carico avvenga in base ai documenti di trasporto e che sia fatta regolare spunta di mano in mano che i colli vengono caricati nei carri.

Ad evitare che le mancanze riscontrate in carri completi formati dalle parti abbiano da ascriversi ad inesatta numerazione dei colli in partenza od in arrivo, raccomandasi di sorvegliare efficacemente le operazioni di carico e scarico che effettuano le Ditte, procedendo nel modo più diligente al riscontro del quantitativo dei colli dichiarati sul documento di trasporto, prima di rilasciare la ricevuta di spedizione.

Art. 18.

Verifica dei magazzini.

1. *Termine delle verifiche dei magazzini.* — La verifica dei magazzini, dei piani caricatori e degli altri luoghi di deposito deve effettuarsi normalmente ogni cinque giorni per i bagagli ed ogni quindici giorni per le merci a grande ed a piccola velocità, salvo proroga del termine da ultimo accennato per alcune delle stazioni più importanti da autorizzarsi all'uopo dalle Divisioni Movimento e Traffico o Delegazione Esercizio da cui dipendono.

Le verifiche devono eseguirsi non solo coll'intento di assicurarsi dell'esistenza delle merci non ancora svincolate, oppure se svincolate non ancora esportate dai destinatari, ma anche per accertare che non sianvi merci eccedenti non notificate, al quale effetto conviene eseguire la spunta mediante spostamento dei colli, usando sempre la massima diligenza.

Le stazioni avranno però cura di non recare incaglio al regolare andamento del servizio ed a tale scopo procureranno di eseguire le verifiche nei magazzini della P. V. nei giorni festivi e nelle ore in cui gli scali sono chiusi al pubblico.

Tali verifiche devono essere personalmente eseguite dai Capi stazione, oppure dai titolari delle gestioni ed il loro risultato deve essere notificato, anche se negativo, alla Divisione Movimento e Traffico o Delegazione Esercizio mediante il mod. C H-155.

2. *Risultati delle verifiche.* — Le mancanze e le eccedenze accertate all'atto della verifica dei magazzini devono essere denunciate secondo le norme stabilite dagli art. 7 e 8.

Il mod. C H-155 non deve essere usato nè per notificare mancanze, eccedenze, pareggi, vendite o invio al deposito compartimentale di merci, nè per altre indicazioni che non siano richieste dallo stampato.

Il risultato delle verifiche eseguite ogni cinque giorni per i bagagli deve essere notificato insieme a quello delle verifiche quindicinali delle merci.

Art. 19.

Invio della corrispondenza per le mancanze ed eccedenze.

Le notificazioni delle mancanze e delle eccedenze, gli avvisi di pareggio e tutte le altre corrispondenze dirette alla Divisione Movimento e Traffico od alla Delegazione Esercizio devono essere inviate come corrispondenza ordinaria *urgente*.

B — ISTRUZIONI PER LE DIVISIONI E DELEGAZIONI DI ESERCIZIO.

Art. 20.

Registrazioni degli uffici.

1. *Trascrizione dei rapporti sui registri degli uffici.* — I rapporti delle mancanze e delle eccedenze, di cui all'art. 7, devono essere dalle Divisioni M. T. o Delegazioni di esercizio registrati in giornata, sotto un numero progressivo annuale, nei registri moduli C H-151 e 152 da servire uno per le mancanze ed altro per le eccedenze. Ciascun registro deve essere diviso in 10 parti corrispondenti ai seguenti 10 gruppi in cui vengono suddivisi i trasporti, allo scopo di rendere più facili e solleciti i riscontri per i pareggi delle mancanze e delle eccedenze.

2. *Numerazione.* — Le registrazioni si eseguiscono per ciascun gruppo con progressione numerica di 10 in 10 e colla cifra finale corrispondente al numero dei gruppi stessi di guisa che i rapporti relativi a merci appartenenti al 1° gruppo saranno registrati nella

prima parte del registro colla progressione 1, 11, 21, ecc., quelli riguardanti merci del secondo gruppo, saranno registrati nella seconda parte del registro colla progessione 2, 12, 22, ecc., quelli riguardanti i carri completi colla progressione 10, 20, 30, ecc., e così di seguito.

Nella numerazione dei carteggi rispettivi, al numero di registrazione deve essere aggiunta la lettera M od E, a seconda si tratti di mancanze od eccedenze.

3. *Tenuta dei registri.* — I registri, ben si intende, devono essere tenuti costantemente al corrente coll'apportarvi di mano in mano le variazioni derivanti dai conseguiti pareggi, per poter controllare l'operato delle stazioni.

Art. 21.

Suddivisione delle merci in gruppi.

I gruppi nei quali vengono divisi i trasporti agli effetti di cui sopra sono i seguenti:

0. — Carri completi.

1. — Bagagli, effetti d'uso, lingerie, campionari.

2. — Tessuti, filati ed altre materie tessili.

3. — Coloniali, droghe, prodotti chimici, medicinali e generi privativa.

4. — Liquidi in recipienti di qualsiasi specie.

5. — Derrate alimentari, confetture e prodotti agricoli.

6. — Metalli greggi e lavorati, macchine, armi ed esplodenti.

7. — Pelli, carta, libri, gomme, oggetti d'ottica e fotografici.

8. — Masserizie, porcellane, vetrerie, materiali da costruzione e merci non sopra nominate.

9. — Recipienti vuoti di qualunque specie.

Art. 22.

Ricerche dei colli da parte degli uffici.

I. *Pratiche di ricerca.* — Alla registrazione devono seguire subito le ricerche dei colli mancanti, da esperirsi nel modo più effi-

cace in relazione alle circostanze emergenti, per avere un risultato prima che scada il tempo concesso alle ferrovie per le ricerche dall'art. 55 delle Condizioni e Tariffe.

Per le mancanze di cui all'art. 7 punto 4° e per tutti gli altri casi di mancanze, nei quali concorressero circostanze speciali da far ritenere necessario un energico intervento, le Divisioni M. T. e le Delegazioni di esercizio devono prontamente inquirire per stabilire come passarono le cose.

2. *Riscontri.* — I riscontri fra le mancanze e le eccedenze registrate devono ripetersi con frequenza per evitare che qualche possibile pareggio abbia a sfuggire. I riscontri stessi devono farsi anche in base agli elenchi delle eccedenze che quindicinalmente giungono dagli altri uffici di cui all'art. 23. In questa operazione alle volte occorre attenersi a dati di approssimazione e non a quelli indicati negli elenchi, i quali non sempre potrebbero corrispondere esattamente ai reali. Così ad esempio il peso di un collo dato mancante non sempre corrisponde a quello dello stesso collo dato eccedente, per cui l'importanza di questo dato non essendo sempre assoluta, converrà valutarla di volta in volta ed a seconda delle risultanze delle altre indicazioni.

Art. 23.

Compilazione e scambio degli elenchi dei colli eccedenti.

1. *Scambio elenchi.* — Il giorno 5 ed il giorno 20 di ogni mese ciascuna Divisione M. T. o Delegazione di esercizio deve compilare un elenco delle eccedenze segnalate dalle dipendenti stazioni nella decorsa quindicina e che nel frattempo, malgrado le ricerche fatte dalle stazioni e dagli uffici, non fossero state pareggiate, trascrivendole dal registro per ordine di gruppo (art. 21) ed aggiungendo in calce a ciascuno le eccedenze segnalate dalle ferrovie secondarie in contatto, e ne trasmetterà *immancabilmente* entro i detti giorni 5 e 20, anche se negativo, una copia a ciascuna delle altre Divisioni e Delegazioni.

Negli elenchi non devono essere comprese le eccedenze già segnalate con elenchi precedenti, ma debbono contenere l'indicazione dei pareggi già eseguiti per le eccedenze figuranti negli elenchi

precedenti, affinchè le singole Divisioni o Delegazioni possono depennarle.

2. *Compilazione elenchi.* — Gli elenchi, riprodotti con quel sistema meccanico di cui l'Ufficio fosse fornito, devono nella scritturazione riuscire nitidi e facilmente leggibili, perchè altrimenti ne diminuirebbe se pure non ne mancherebbe l'utilità. Essi devono contenere tutte le indicazioni del mod. C II-152 e tutte quelle altre di cui si fosse in possesso e che potessero riuscire utili nelle ricerche, nonchè la descrizioni esatta e dettagliata dei colli e del loro contenuto.

Art. 24.

Rapporti delle verifiche dei magazzini.

1. *Verifiche.* — E' obbligo delle Divisioni e Delegazioni di controllare l'esatta e costante esecuzione da parte delle stazioni delle verifiche dei Magazzini di cui all'art. 18, di prendere in esame di volta in volta i relativi rapporti per i provvedimenti che fossero del caso e, qualora non fossero giunti, di sollecitarne l'invio.

2. *Controllerie.* — La sorveglianza di tali verifiche ed in casi speciali l'esecuzione delle verifiche stesse, possono essere affidate anche ai Controllori del Traffico.

3. *Verifica carri.* — Le Divisioni e Delegazioni ordineranno di tanto in tanto anche la verifica del contenuto dei carri misti dopo piombati e messi in partenza per accertare non solo la quantità, peso e condizione dei colli in confronto del foglio di accompagnamento e dei documenti di trasporto, ma ancora se il carico fu disposto in modo regolare per rendere facile il ritiro dei colli da parte delle stazioni a cui sono diretti e se venne applicato il prescritto mod. 252-*b*.

Tali verifiche da praticarsi specialmente nei carri contenenti merci di valore come: pellami, tessuti, coloniali, ecc., dovranno essere affidati ai Controllori del Traffico.

Art. 25.

Trasporti in servizio.

Tutte le disposizioni qui contenute valgono anche per le mancanze ed eccedenze di colli spediti in servizio.

C — DISPOSIZIONI TRANSITORIE.

Per quanto riguarda le mancanze e le eccedenze notificate al Riparto pareggi fino al giorno 30 giugno c. a. le stazioni, ed eventualmente le Divisioni Movimento e Traffico e le Delegazioni di esercizio, seguiteranno fino ad esaurimento delle pratiche relative, a corrispondere col Riparto stesso che continuerà a funzionare per lo stralcio ed al quale dovranno essere inviati anche gli avvisi di pareggio mod. C H-157.

Stampati.

C H-100. — Processo verbale per avarie, mancanze, ecc. sui trasporti.

C H-116. — Cartellino per distinguere i colli eccedenti.

C H-151-152. — Registri delle mancanze e delle eccedenze.

C H-153, 154. — Rapporti delle mancanze e delle eccedenze.

C H-155 — Rapporto di verifica dei magazzini, piani caricatori, ecc.

C H-156. — Interpellanza alle stazioni per le mancanze ed eccedenze riscontrate in carri misti.

C H-157. — Avvisi di pareggio.

C H-158, 159. — Ordini di pareggio delle mancanze e delle eccedenze.

C H-160, 161. — Lettere per le ricerche delle mancanze e delle eccedenze.

C 162. — Lettera per conoscere se la mancanza fu confermata a destinazione.

C H-175. — Verbale di apertura dei colli.

C-1-126. — Richiesta per inoltro merci disguidate, o non caricate a tempo, ecc.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20 21 e 22.

Ordine di servizio N. 59.

Soppressione ed unificazione di moduli della serie M

Allo scopo di conseguire un'economia nel consumo di alcuni stampati della serie *M,* verrà provveduto alla soppressione ed unificazione di moduli, quali risultano dal prospetto allegato.

I moduli da sopprimersi dovranno però essere utilizzati fino ad esaurimento delle scorte esistenti e pertanto i magazzini continueranno a soddisfare le richieste delle stazioni nei limiti delle rimanenze, ultimate le quali non dovranno più chiedere la ristampa dei moduli stessi.

Le stazioni avranno cura di fare tempestiva richiesta ai Magazzini dei moduli da utilizzarsi in sostituzione di quelli soppressi e dovranno, circa il loro uso, osservare rigorosamente le avvertenze indicate nell'allegato, di contro a ciascun modulo soppresso.

In particolare si richiama l'attenzione sulla soppressione dei cartellini mod. M. 246 e dei relativi listini mod. M. 272, specializzati per determinati trasporti e sull'uso in loro vece del cartellino ordinario N. 242, sul quale la stazione di partenza dovrà applicare il nuovo listino M. 272 *c* recante la scritta « Merci deperibili o deperibilissime », affinchè il trasporto sia messo in evidenza al personale delle stazioni e dei treni, per il sollecito inoltro.

I capi stazione ed i capi gestione daranno al personale interessato le necessarie istruzioni di dettaglio, perchè le prescrizioni contenute nel presente Ordine di servizio vengano debitamente osservate e possano avere i migliori risultati, sia nei riguardi della regolare esecuzione dei trasporti, sia circa l'economia che con esse vuolsi conseguire nel consumo degli stampati.

Delle soppressioni ed unificazioni dei moduli di cui l'allegato, dovranno praticarsi regolari annotazioni nella nomenclatura dei moduli serie M (edizione 1921).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 9, 18 e 22.

Allegato all'ordine di servizio N. 59-1923

Numero del modulo di serie M	INDICAZIONI STAMPATE sui moduli	UNITÀ di conto	PROVVEDIMENTI ed avvertenze
69 esterno	Statistica accidenti e loro conseguenze.	foglio	Soppresso
69 interno	Idem.	»	Soppresso
69	Squadra P. V. n. ... Riassunto delle operazioni di carico, scarico e trasbordo.	½ foglio	Sostituito dal mod. M. 69 (unico) senza l'indicazione della specie della squadra (P. V. o G. V.) da esporsi a mano.
69a	Squadra G. V. n. ... Riassunto delle operazioni di carico, scarico e trasbordo.	»	Idem.
70a	Stato di presenza a ruolo per la liquidazione dei premi e soprassoldi.	½ foglio	Soppresso - per le piccole stazioni si dovrà adoperare l'M 70*c* e per le grandi l'M 70 *est.*
82	Grafico del servizio controlleria viaggiatori.	»	Soppresso
83	Relazione di viaggio del capo personale viaggiante.	»	(Soppresso - e sostituito dal mod. M. 81 *a*.
84	Grafico dei viaggi per servizio effettuato dai capi personale viaggiante.	»	Soppresso
93	Prospetto delle competenze accessorie dovute al personale delle stazioni di . .	foglio	Soppresso
95b	Elenco dei pieghi contabilità diretti al controllo merci. - Servizio interno di . . .	½ foglio	Soppresso
145	Foglio di scorta per i trasporti a carro completo di merci a P. V.	foglio	Soppresso

Numero del modulo di serie M	INDICAZIONI STAMPATE sui moduli	UNITÀ di conto	PROVVEDIMENTI ed avvertenze
145*a*	Foglio di carico per i trasporti a P. V. A in carro piombato	foglio	Sostituito dal foglio di scorta unico M-145 senza l'indicazione del modo di trasporto da esporsi a mano
145*b*	Foglio di carico per i trasporti a G. V. in carro completo piombato.	»	Idem.
162 *est*	Prospetto delle forniture . . . alle vetture . . . del . . . dalla stazione di . . . nel mese di . . .	»	Soppresso.
162 *int*	Idem.	»	Idem.
173*a*	Foglio di accompagnamento per le carrozze ristorante.	fascicolo	Soppresso.
180	Distinta dei fogli d'accompagnamento dei carri misti a P. V. emessi e ritirati.	½ foglio	Sostituito dal mod. M-180 (unico) senza l'indicazione della qualità dei carri misti (P V. o G. V.) da esporsi a mano
180*a*	Distinta dei fogli d'accompagnamento dei carri misti a G V. emessi e ritirati.	»	Idem.
186	Relazione giornaliera del . . .	»	Soppresso
209	Elenco viaggi effettuati in carrozze di lusso.	foglio	Soppresso
231	Situazione carrozze in servizio diretto internazionale e movimento vetture a carrelli.	»	Soppresso
238*a*	Veicoli di ferrovie estere consegnati dalla P. L. M. alle ferrovie italiane dello Stato alla P. L. M. nella stazione di . . . il giorno . . .	½ foglio	Soppresso

Numero del modulo di serie M	INDICAZIONI STAMPATE sui moduli	UNITÀ di conto	PROVVEDIMENTI ed avvertenze
238*b*	Veicoli di ferrovie estere restituiti dalle ferrovie italiane dello Stato alla P. L. M. nella stazione di . . . . . il giorno	½ foglio	Soppresso
240*a*	Prospetto della quantità dei carri puliti, lavati e disinfettati nella stazione di . . . dall'impresa . . durante il mese di . . . e dei compensi dovuti in base al contratto in data . . . N. . . . registrato al N. . . .	»	Soppresso. I dati vengono comunicati al Servizio Movimento e Traffico con relazioni periodiche
243*a*	Trasporti in servizio a Piccola velocità (servizio approvvigionamenti)	cartellino	Soppresso. In sua vece dovrà utilizzarsi il mod. M. 243-a comune per tutti i trasporti a P. V. a carro in servizio
246	Pesce fresco	»	Soppresso. Si dovrà far uso del cartellino M. 242 o M. 242-b sul quale la stazione di partenza dovrà applicare il listino M. 272 recante la scritta « Merci deperibili o deperibilissime » affinchè il trasporto sia messo in evidenza al personale delle stazioni e dei treni, per il sollecito inoltro.
246*a*	Foglie di gelso	»	Idem.
246*b*	Bozzoli	»	Idem.
246*c*	Birra	»	Idem.
246*d*	Burro	»	Idem.
246*f*	Fiori freschi	»	Idem.
246*g*	Uva	»	Idem.
246*h*	Mosto	»	Idem.
246*l*	Derrate alimentari deperibilissime	»	Idem.
246*o*	Derrate alimentari	»	Idem.

Numero del modulo di serie M	INDICAZIONI STAMPATE sui moduli	UNITÀ di conto	PROVVEDIMENTI od avvertenze
246*e*	Trasporti per conto delle RR. PP.	cartellino	Soppresso. Si dovrà far uso del cartellino ordinario M. 242 o M. 242-b o M. 247-c a seconda dei casi
246*m*	Recipienti vuoti	»	Idem.
246*n*	Munizioni	»	Idem.
247*a*	Corrosivi e veleni vietate manovre a spinta.	»	Idem completato con l'inserzione delle parole « Gas compressi e liquefatti ».
252	Normale a G. V.	etichetta	Abolita l'etichetta ad itinerario, restano però quelle in bianco e cioè senza le seguenti indicazioni che dovranno essere esposte a mano: Stazione che mette in circolazione il carro, quella che lo ritira, numero e descrizione dell'itinerario.
252*a*	Normale a P. V.	»	Idem.
262*d*	Per Livorno Marittima	»	Soppressa
262*e*	Per Ancona Scalo Marittimo	»	Soppressa
262*h*	Per P. Empedocle Porto	»	Soppressa
262*i*	Per Licata Porto	»	Soppressa
262*l*	Per Catania Porto	»	Soppressa
262*m*	Per Messina Porto	»	Soppressa
262*n*	Per Siracusa Porto	»	Soppressa
262*o*	Per Taranto	»	Soppressa
263	Per il transito di Ventimiglia	»	Soppressa

Numero del modulo di serie M	INDICAZIONI STAMPATE sui moduli	UNITÀ di conto	PROVVEDIMENTI ed avvertenze
263*a*	Per il transito di Modane	etichetta	Soppressa
263*b*	Per il transito di Domodossola	»	Soppressa
263*c*	» di Luino	»	Soppressa
263*d*	» di Chiasso	»	Soppressa
263*e*	» di Brennero	»	Soppressa
263*f*	» di Innichen	»	Soppressa
263*g*	» di Tarvisio	»	Soppressa
263*h*	» di Postumia	»	Soppressa
263*i*	» di Piedicolle	»	Soppressa
263*l*	» per la Libia	»	Soppressa
263*m*	» per l'officina di	»	Soppressa
263*n*	» per la Stazione di	»	Soppressa
263*o*	» di Fiume	»	Soppressa
265	Serbatoio vuoto	»	Soppressa
265*a*	Arredato per trasporti militari	»	Soppressa
266*a*	Nome della stazione di transito e designazione della Ferrovia in contatto	»	Soppressa. Le stazioni di transito con le ferrovie secondarie italiane dovranno applicare l'etichetta mod. M. 268 ai carri della ferrovia a contatto, che entrano sulla Rete statale

Numero del modulo di serie M	INDICAZIONI STAMPATE sui moduli	UNITÀ di conto	PROVVEDIMENTI ed avvertenze
270	Merci ricche	etichetta	Soppressa
271	Uova	»	Soppressa. Si dovrà far uso del cartellino M. 247
272*c*	Derrate alimentari deperibilissime	listino	Modificato come segue: Merci deperibili o deperibilissime
272*d*	Bozzoli	»	Sostituito con il listino unico M. 272-c « Merci deperibili o deperibilissime »
272*e*	Pesce fresco	»	Idem.
272*f*	Foglia di gelso	»	Idem.
272*h*	Uva	»	Idem.
272*i*	Mosto	»	Idem.
272*l*	Uova	»	Soppresso. Si dovrà far uso del listino M. 272
272*m*	Fiori freschi	»	Sostituito col listino M. 272-c
272*n*	Recipienti vuoti	»	Soppresso
272*o*	Bombole ossigeno	»	Soppresso. Si dovrà far uso del listino M. 272-g
272*p*	Munizioni	»	Soppreso. Si dovrà far uso del listino M. 272-b
272*q*	Merci ricche	»	Soppresso
272*g*	Corrosivi e veleni	»	Completato con l'aggiunta delle parole « Gas compressi e liquefatti »
274	Itinerario speciale da .... treno	»	Soppresso

Numero del modulo di serie M	INDICAZIONI STAMPATE sui moduli	UNITÀ di conto	PROVVEDIMENTI ed avvertenze
279	Etichetta per derrate alimentari	foglio	Soppresso
279*a*,*b*, *c*,*e*,*f*,*g*,*q*	Carro completo derrate a Piccola Velocità Accelerata	»	Soppresso
290	A . . . . . (da completarsi con l'indicazione della stazione destinataria dei bagagli in servizio cumulativo italiano)	listino	Soppresso. Si farà uso del listino M. 289
291	Sollecitare la resa	»	Soppresso
293	Resa accelerata	»	Soppresso
322	Richiesta di riparazione per apparecchi di illuminazione	registro	Soppresso
336	Rapporto giornaliero sulle principali anormalità sul servizio dei treni	½ foglio	Soppresso
520	Elenco carri esteri giacenti per eseguimento delle operazioni di definitivo sdoganamento	½ foglio	Soppresso
568	Nota di accompagnamento degli ordini di pagamento per indennizzi	½ foglio	Soppresso e sostituito dal modulo C. H. 196

Circolare N. 32.

Tassa di bollo per forniture gas ed energia elettrica.

A seguito della circolare n. 22, inserta nel *Bollettino ufficiale* n. 16 del 19 aprile 1923, si fa presente, per norma che, a decorrere dal 1° luglio 1923, in applicazione dell'ultimo comma dell'art. 13 del R. decreto-legge 18 marzo 1923, n. 550, la tassa di bollo relativa alle fatture, alle note, ai conti per somministrazioni di gas e di energia elettrica, di cui alla lettera *e*) della sopracitata circolare, dev'essere corrisposta alla finanza direttamente dai produttori a mezzo di convenzione di abbonamento.

Le ditte fornitrici dovranno però munire le fatture, le note ed i conti di un bollo attestante il concordato abbonamento con la leggenda: « Abbonamento al bollo - Ufficio del Registro di » la cui impronta dovrà essere depositata dalle ditte interessate presso il competente Ufficio del registro e bollo.

Per tal modo le quietanze saranno da rilasciarsi senza ulteriore ritenuta di tassa di bollo.

Il Direttore Generale
ALZONA.

Sentenze

Contratto di trasporto - Azioni - Sospensione di termini - R. decreto-legge 21 dicembre 1922, n. 1835 - Prescrizione - Rinuncia ad opporla.

La sospensione dei termini prevista dal Decreto luogotenenziale 1°febbraio 1918, n. 102 se estende la sua efficacia anche dopo la liberazione delle terre invase dal nemico a sensi del R. decreto-legge 21 dicembre 1922, n. 1835 in virtù del quale i termini hanno ripreso il loro corso a decorrere dal 5 febbraio corrente anno, non è però applicabile se non ai negozi giuridici ormai sorti e non anche a quelli posteriori formatisi cioè quando le contingenze eccezionali già sussistevano.

Non può quindi ammettersi che la inattività dell'avente diritto all'esperimento dell'azione derivante da un contratto di trasporto conchiuso dopo il surricordato decreto del 1918, sia sanata dal decreto stesso agli effetti della decorrenza del termine prescrizionale.

Nè può per lo stesso intento invocarsi la circolare emanata dagli uffici ferroviari circa l'impegno di non eccepire la prescrizione in pendenza dell'esame dei reclami perchè una rinuncia del genere non può farsi se non quando, non solo l'azione sia nata, ma anche il termine per esperirle sia decorso.

CORTE DI APPELLO DI VENEZIA. — Sentenza 20 marzo 1923 (*est.* Boschini) Ferrovie Stato appellanti, contro Ecotti.

DIRITTO.

L'appellante Amministrazione ferroviaria insiste pregiudizialmente nell'eccezione di prescrizione e in merito nega d'aver dato essa causa alla perdita dall'attore sofferta.

Sta di fatto che l'Ecotti svincolò la spedizione con riserva nel 14 novembre 1919, presentò la domanda in via amministrativa

il 18 dicembre successivo, ebbe risposta negativa a metà marzo 1920 e nel 22 di quel mese insistette nel reclamo minacciando lite.

Stette poscia silente sino al 17 settembre del 1921 quando divenne alla citazione. Vi fu quindi un intervallo di quasi un anno e mezzo fra la comunicata risposta ed il libello.

Dispone l'art. 146 delle Tariffe ferroviarie che le azioni contro l'Amministrazione derivanti dal contratto di trasporto si prescrivono col decorso di sei mesi; che il termine in caso di perdita parziale decorra dal giorno della riconsegna, che il corso ne è interrotto dalla prima domanda che l'interessato presentò in via amministrativa al Capo Stazione del luogo di partenza o di arrivo.

Ora non può esser dubbio che la prescrizione siasi compiuta.

L'appellato muove però due obbiezioni:

1. Che il termine era sospeso secondo l'art. 17 del R. decreto 1 febbraio 1918, n. 102;

2. Che in ogni modo, l'Amministrazione ferroviaria preventivamente rinunciò a valersi della prescrizione. Gli argomenti non possono accogliersi. La disposizione sospensiva emanata in causa delle anormali contingenze in cui vennero a trovarsi gli abitanti dei paesi invasi dal nemico, o gravemente danneggiati dalla guerra dopo il bellico evento di Caporetto, diede origine a gravi dispute, variamente risolte da questa stessa Corte. Invero, sorse dubbio se la sospensione perdurasse ancora quando la guerra era finita, i territori liberati, gli esuli cittadini ritornati, l'agricoltura, i traffici, l'industria ripresi, il ritmo della vita ridivenuto normale. Sopratutto si contese se la sospensione si riferisse soltanto al corso delle prescrizioni già iniziate alla data del decreto, ovvero comprendesse anche quelle posteriori.

La prima controversia è ormai risolta a seguito del decreto legislativo 21 dicembre 1922, n. 1835 che, dichiarando cessata l'applicazione ulteriore del predetto art. 17, ne confermò l'anteriore efficacia. In ordine alla seconda, ritiene la Corte più esatta l'interpretazione del riferimento ai termini anteriori. Invero non si può disconoscere che il verbo sospendere, come l'interrompere riguarda il fatto positivo, non l'evento possibile, e fu sempre usato dal legislatore ad indicare l'arresto, per cause determinate e per tempo definibile, del corso già iniziato di fatti ed atti giuridici volgenti all'acquisto, alla perdita o allo esercizio di diritto.

In tal senso il Codice civile contempla le cause che sospendono od interrompono la prescrizione, mentre invece, quando vuol significare l'impedimento al corso della medesima, che non sia peranco iniziata, dichiara che niuna prescrizione corre, come fra coniugi o contro gli incapaci — articoli 2119 e 2121. La quale interpretazione letterale può trarre conforto in ordine alla *ratio legis* dalla considerazione che mentre i rapporti giuridici ormai sorti vennero dal bellico evento sopraggiunti, ond'era necessità provvedervi, quelli posteriori non furono più dominati da fatto superiore inatteso ed imprevisto, ma formati ormai in presenza delle contingenze eccezionali. Il Tribunale ritenne che l'Amministrazione ferroviaria non potesse opporre la prescrizione per avervi fatto rinuncia colla circolare 31 maggio 1921 diretta alla Delegazione esercizio di Trieste ove, fra l'altro, si legge: Nel temo stesso converrà di non trascurare occasione per far noto ai reclamanti sia per mezzo delle stazioni che vistano i reclami, a sensi delle tariffe, articoli 12 *bis* e 146, sia nelle comunicazioni loro fatte dagli Uffici in corso di sollecitatoria che a sensi del manifesto pubblico 29 dicembre 1908 l'Amministrazione non eccepirà la prescrizione nè in sede amministrativa, nè in sede giudiziaria prima di aver loro dato una risposta risolutiva, purchè si tratti di reclami presentati ai capi delle stazioni di partenza o di arrivo nei termini e colle forme stabilite dagli articoli stessi.

Senonchè, se tale disposizione resa pubblica costituisce per le Ferrovie un dovere morale, non esauriva però gli estremi di una rinuncia alla prescrizione essendo principio che tale rinuncia non possa farsi se non quando, non solo l'azione sia nata ma anche il termine per esperirla sia decorsa (2107 C. C.). D'altronde non è lecito disconoscere che la Ferrovia abbia dato colla nota 12 marzo 1920 una risposta risolutiva, in quanto negava la propria responsabilità, rifiutando il risarcimento. Deve dunque concludersi che la prescrizione si è compiuta, e che di conseguenza l'azione fu estinta.

Azione di danno contro l'opera pubblica - Suo fondamento sull'articolo 46 della legge 25 giugno 1865, n. 2359 - Competenza territoriale.

L'azione di risarcimento dei danni, che si affermano derivati dalla manutenzione dell'opera pbbblica, trova la sua base esclusiva nell'art. 46 della Legge sulle espropriazioni per P. U., epperò non può essere fatta valere se non con le norme e guarentigie speciali dalla Legge stessa dettate e che si concretano nei criteri di liquidazione e nella competenza del Magistrato « rei sitae ».

CORTE DI CASSAZIONE DI PALERMO. — *Pres.* ff. Barcellona; *est.* Iodice — P. M. Pandolfo conc. conf. Germanà ricorrente contro Ferrovie Stato, resistenti.

Omissis.

Osserva che per l'ordine logico dell'esame del ricorso in relazione alla sostanza della decisione della sentenza impugnata, si deve anzitutto fermare l'attenzione di questa Corte sul secondo, sul quinto e sul sesto paragrafo del primo mezzo in cui si riassume e si esaurisce tutta l'indagine della causa sulla applicabilità degli articoli 31 e 46 della legge sull'espropriazione per pubblica utilità.

L'attore con la sua istanza chiedeva il risarcimento dei danni cagionati ai suoi fondi sia per le opere inizialmente e successivamente eseguite e lasciate incomplete, sia per la cattiva manutenzione della strada rotabile provinciale della linea ferroviaria, dalle quali sono attraversati i detti fondi: onde i tre capi di domanda si riassumono in unico obbietto con identici « causa petendi » il risarcimento dei danni derivati dalla incompiutezza delle opere pubbliche e dalla mancata manutenzione di queste, non potendosi revocare in dubbio che quello riflettente il rimborso delle spese sostenute per la costruzione delle dighe rientri appunto nella omessa manutenzione attribuita alla convenuta amministrazione.

Per quanto siasi disputato sulla natura, sulla proponibilità e sui limiti dell'azione del singolo verso la pubblica Amministrazione

pel risarcimento sotto forma di indennità o di compenso, dei danni derivati da difettosa o incompleta costruzione di opere pubbliche come da mancata manutenzione o esecuzione di lavori necessari — indagine estranea ai termini dell'attuale dibattito, in cui si tratta di assodare quale debba essere il magistrato chiamato a giudicare — è fuor di dubbio riconoscere che tutti siano di accordo nell'ammettere che il risarcimento, in ogni caso, sarebbe dovuto, non già in base al diritto comune — ossia con gli ordinari criteri di responsabilità per fatto illecito, ma giusta i principi della espropriazione per pubblica utilità e specialmente dell'art. 46 della legge del 25 giugno 1865, n. 2359, applicabile per analogia.

Ed il contenuto di codesta norma di liquidazione si integra, negli articoli 31, 51, 58 e 60, onde emerge che l'azione relativa al recupero dell'indennità deve proporsi avanti l'autorità giudiziaria del luogo, in cui sono situati i beni da espropriarsi.

Se i danni diretti o permanenti derivati dalla costruzione dell'opera, a norma dell'art. 46 costituiscono già un'espropriazione indiretta, quelli derivati da omessa manutenzione, quante volte ricorrano le condizioni necessarie per la esperibilità del diritto a pretenderne il risarcimento, possono ritenersi, coerentemente allo stesso concetto, come espropriazione sia pure più indiretta e mediata, in quanto la manutenzione imposta dalla necessità, se non di assicurare il perfetto funzionamento dell'opera pubblica, di evitare danni ai privati, può essere riguardata quasi una continuazione dei lavori di costruzione, e ritenersi quindi soggetta allo stesso regime.

Il diritto, di cui l'attore denunzia la lesione per ottenerne la reintegrazione del giudizio di fronte alla Pubblica Amministrazione, è quello della proprietà che intende veder conservata e restaurata nella integrità del godimento delle utilità che vi sono incorporate: onde l'azione che mira a proteggerlo e realizzarlo non può essere proposta che innanzi al magistrato del luogo in cui il diritto, se esiste, dovrebbe o potrebbe essere esercitato. Ora, se questo nel nostro ordinamento giuridico dei rapporti fra privati e Pubblica Amministrazione, nel caso di conflitto o collisione fra il diritto prevalente di questa e il diritto di dominio privato, consiste in un equivalente economico in cui siasi convertito per l'atto fatto dalla Pubblica Amministrazione, appare evidente che non

possa farsi valere se non con le norme e guarentigie giurisdizionali della legge di espropriazione per pubblica utilità che si concretano nei criteri di liquidazione e nella competenza speciale in essa stabilita che trova altresì la sua ragione di essere oltre che nella natura stessa del diritto, nelle esigenze della indagine intimamente legata al luogo in cui trovasi l'oggetto della lite.

Che rigettandosi il ricorso deve Germanà essere condannato nelle spese e nella perdita del deposito.

Per questi motivi la Corte rigetta il ricorso.

ANNO XVI – N. 24

14 GIUGNO 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(185) Roma, 1923-24 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra

REGIO DECRETO 10 *maggio* 1923, *n.* 1173, *che stabilisce una tassa per l'ammissione ad impieghi governativi sia civili che militari* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù della delegazione di poteri conferita al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro segretario di Stato per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le domande per poter prendere parte ai concorsi di ammissione ad impieghi governativi, sia civili che militari, sia per titoli, sia per esami, debbono essere munite della prova che è stata versata ad un ufficio del registro la tassa di concorso indicata nell'articolo seguente.

Art. 2.

Per i concorsi diretti ad ottenere l'ammissione ad impieghi pei quali è richiesto come titolo minimo la laurea, la tassa è di L. 50; in tutti gli altri casi, è di lire 25, senza addizionali.

Art. 3.

Il provento della tassa di concorso deve affluire ad apposito capitolo da istituirsi nel bilancio di previsione dell'entrata.

Il Ministro delle finanze provvederà, con suo decreto, alle va-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 8 giugno 1923, n. 134.

riazioni da introdursi nello stato di previsione dell'entrata pel corrente esercizio in conseguenza delle disposizioni del presente decreto, il quale entrerà in vigore nel giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno e sarà applicabile anche nei territori annessi al Regno, in virtù delle leggi 26 settembre 1920, n. 1322 e 19 dicembre 1920, n. 1778.

Art. 4.

Nulla è innovato a quanto si dispone nel Nostro decreto 16 novembre 1922, n. 1546, circa la tassa di concorso da corrispondersi dagli insegnanti in ogni ordine o grado di scuole dipendenti dal Ministero dell'istruzione pubblica.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 10 maggio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — DE STEFANI.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO-LEGGE 24 *maggio* 1923, *n.* 1162, *che apporta modificazioni a quello* 25 *marzo* 1923, *n.* 773, *relativo all'alienazione del materiale residuato dalla guerra.* (1)

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il R. decreto-legge 25 marzo 1923, n. 773;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, commissario per la aeronautica, di concerto coi Ministri dei lavori pubblici, delle finanze e della giustizia e degli affari di culto;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La facoltà concessa al Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato dall'art. 1, parte prima, del R. decreto legge 25 marzo 1923, n. 773, si estende a tutti indistintamente i contratti aventi per oggetto l'alienazione di materiali residuati dalla guerra, qualunque sia l'Ente o l'Amministrazione che li abbia stipulati, ad eccezione di quelli che formarono già argomento di indagine da parte della Commissione parlamentare d'inchiesta sulle spese di guerra e sui quali potranno rivolgersi le indagini del Comitato liquidatore delle gestioni di guerra a norma dell'art. 1 del R. decreto-legge 16 febbraio 1923, n. 394.

Art. 2.

La facoltà attribuita dall'art. 1, ultimo capoverso, del R. decreto-legge 25 marzo 1923, n. 773, al commissario straordinario per le ferrovie dello Stato, di chiedere alla Commissione arbitrale,

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 5 giugno 1923, n. 131.

anzichè la rescissione dei contratti di alienazione di materiali residuati dalla guerra, il recupero degli eventuali lucri eccessivi a carico sia dei diretti che dei successivi acquirenti, è consentita anche al commissario dell'aeronautica riguardo ai contratti aventi per oggetto l'alienazione di materiali aeronautici.

Art. 3.

Il termine di giorni sessanta, stabilito rispettivamente dagli articoli 1, terzo comma, e 2, primo comma, del Regio decreto-legge 25 marzo 1923, n. 773, per la emissione del decreto di rescissione dei contratti di alienazione di materiali residuati dalla guerra, non ancora eseguiti o per la parte tuttora non eseguita, e per chiedere alla Commissione arbitrale la rescissione dei contratti in tutto o in parte eseguiti o il ricupero dei lucri eccessivi, è esteso a giorni centottanta dalla pubblicazione del suindicato Regio decreto.

E' del pari esteso a giorni 180, dal deposito previsto dall'articolo 3, primo comma, dello stesso Regio decreto, il termine assegnato alla Commissione arbitrale per le occorrenti indagini e la pronunzia della sua decisione.

Art. 4.

Il presente decreto entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 24 maggio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE STEFANI — OVIGLIO.

Visto: il guardasigilli: OVIGLIO.

COMUNICATI

AGENTI REVOCATI, DESTITUITI o LICENZIATI perchè condannati per delitti contro la proprietà

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
CARICATO Vincenzo (37544)	Manovale	Condannato a mesi otto e giorni 15 di reclusione per tentato furto di merce. commesso il 20 dicembre 1919 alla stazione di Foggia. (Sentenza 3 marzo 1923 del Tribunale di Lucera.
ROLANDO Clemente (123011)	Operaio	Condannato a tre mesi di reclusione per furto di biada e di tela da sacco in danno di Silvestri Francesco. e di carbone in danno dell'Amministrazione, in Cuneo. (Sentenza 26 febbraio 1923 della Corte d'Appello di Torino).
CAMPOLMI Ferdinando (127982)	Assistente sale	Condannato ad anni uno, mesi 4 e giorni 10 di reclusione per furto di liquori, commesso dal 30 settembre al 15 dicembre 1918 in stazione di Lucca.(Sentenza 24 febbraio 1922 del Tribunale di Lucca).
GRECO Domenico (34258)	Guardiano	Condannato a cinque giorni di reclusione per furto di erbaggi, commesso in danno di terzi la sera del 23 gennaio 1921 in Mola di Bari. (Sentenza 16 febbraio 1923 del Tribunale di Bari).
FOCO Giovanni Battista (159791)	Cantoniere	Condannato a 4 mesi di reclusione per furto di carbone minerale, commesso il 3 marzo 1921 nel parco ferroviario del Campasso. (Sentenza 5 giugno 1922 del Tribunale di Genova).
SOLARO Arturo (160614)	Fuochista	Condannato a 1 mese di reclusione e alla multa di lire 100, per ricettazione di una coperta e cuscini di proprietà dell'Amministrazione, in Mestre il 29 novembre 1921. (Sentenza 22 dicembre 1921 della Pretura di Mestre).
PRINCIOTTO Basilio (4602)	Guardiano	Condannato a giorni 20 di reclusione e a lire 200 di multa per ricettazione di tavole provenienti da un furto in danno del Genio Civile in Acquedolci la notte dal 16 al 17 marzo 1922. (Sentenza 30 giugno 1932 della Corte d'Appello di Messina).

Ai sensi ed agli effetti dell'articolo 234 del Regolamento del Personale, si rende noto che con provvedimento in data 15 marzo 1923 il manovale in prova: Di Gregorio Luigi (188329), è stato licenziato in base agli articoli 186 c) e 197 del Regolamento sopracitato « per essere rimasto arbitrariamente assente dal servizio oltre i dieci giorni a decorrere dal 22 agosto 1922 ».

Ordine di servizio N. 60.

Apertura all'esercizio del tronco di ferrovia Sciacca-Ribera della linea a scartamento ridotto Sciacca-Ribera-Magazzolo-P. Empedocle.

Il giorno 20 giugno 1923 si aprirà all'esercizio il tronco di ferrovia Sciacca-Ribera della linea a scartamento ridotto Sciacca Ribera-Magazzolo-P. Empedocle e sarà esercitato dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, venendo compresa nella rete delle Ferrovie secondarie (gruppo Sicilia).

I. — *Descrizione del tronco.*

Il tronco Sciacca-Ribera s'innesta nella stazione di Sciacca al tronco Capo S. Marco-Sciacca della linea in esercizio Castelvetrano-Sciacca e termina alla stazione di Ribera della linea in esercizio P. Empedocle-Ribera.

E' a scartamento ridotto della larghezza di m. 0.95.

La sua lunghezza è di m. 22,083.73 tra gli assi dei fabbricati viaggiatori di Sciacca e Ribera.

Fra le stazioni di Sciacca e di Ribera sono comprese la fermata di Bellapietra e la stazione di Verdura.

La pendenza massima del tronco è del 25 per mille.

I piazzali della stazione di Verdura e della fermata di Bellapietra sono in orizzontale.

Il raggio minimo delle curve è di m. 100.

Vi sono 80 opere d'arte delle quali le più importanti sono: il viadotto a sei luci di m. 8 ciascuna al Km. 50 + 522.28; il viadotto a cinque luci di m. 15 ciascuna al Km. 55 + 130.08; il viadotto a tre luci di m. 15 ciascuna al Km. 60 + 004.02; il viadotto a cinque luci di m. 15 ciascuna al Km. 62 + 719.82; il viadotto a nove luci di m. 10 ciascuna al Km. 66 + 019.42; il viadotto a tre luci di m. 8 ciascuna al Km. 68 + 825.66 ed il viadotto a cinque luci di m. 8 ciascuna al Km. 68 + 990.02; tutti gli altri viadotti sono ad una sola luce variabile da m. 0.80 a m. 5.50.

Esistono 4 gallerie lunghe le prima m. 1008.16, compresa fra le progressive 49 + 470.88 e 50 + 479.04: la seconda m. 3768.26, compresa fra le progressive 55 + 542.54 e 59 + 310.80, munita di due pozzi di ventilazione corrispondenti alle progressive 56+670.44 e 57 + 786.14; la terza di m. 986.20 compresa fra le progressive 60 + 424.51 e 61 + 410.71; la quarta di m. 99.62 compresa fra le progressive 67 + 782.03 e 67 + 881.65.

Vi sono 12 case cantoniere doppie e due garrette.

Esistono 10 passaggi a livello dei quali due muniti di sbarre girevoli ed 8 aperti e muniti di tabelle monitorie e di avviso.

II. — *Descrizioni delle stazioni.*

Fermata di Bellapietra - Fermata alla garetta posta al chilometro 60 + 292.51 a sinistra venendo da Sciacca.

Stazione di Verdura - Stazione con fabbricato viaggiatori al Km. 61 + 662.98 a sinistra venendo da Sciacca.

Binari di corsa due della lunghezza utile di m. 226.

Binari merci, uno per il carico diretto.

Ufficio telefonico in comunicazione con le stazioni di Sciacca e di Ribera.

Cesso isolato e rifornitore in cemento armato della capacità di mc. 25.

III. — *Dipendenza.*

All'esercizio del tronco provvede, sotto la dipendenza del Capo compartimento di Palermo, il Capo dell'Esercizio delle ferrovie

secondarie (gruppo Sicilia) con le norme stabilite dall'O. S. 175/1911 e dall'O. G. 3-1915.

Per il servizio sanitario il tronco dipende dall'Ufficio sanitario compartimentali di Palermo.

Per le forniture di magazzino il tronco appartiene al gruppo 20° (Ferrovie secondarie gruppo Sicilia) della circoscrizione dei magazzini di approvvigionamento di cui O. S. 392/1914.

IV. — *Esercizio.*

L'esercizio del tronco viene fatto in base agli appositi regolamenti ed istruzioni per le linee secondarie a scartamento ridotto di cui gli O. S. 323/1915 e 19/1916.

V. — *Servizi ai quali sono abilitate le stazioni.*

La fermata di Bellapietra sarà abilitata al servizio viaggiatori, bagagli e cani per le corrispondenze appresso indicate, con limitazione pei bagagli alle spedizioni costituite di colli non eccedenti Kg. 50 ciascuno e verrà esercitata da una gerente fermata (donna) con le norme in uso per le case cantoniere previste dagli art. 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo » diramato con l'Ordine di servizio 160-1909.

I prezzi dei biglietti di corsa semplice in distribuzione alla casa cantoniera di Bellapietra risultano dall'allegato *D*, al presente ordine di servizio.

La stazione di Verdura è abilitata a tutti i servizi.

I trasporti tanto in servizio locale, quanto da oltre e per oltre le stazioni di allacciamento di Castelvetrano e Porto Empedocle, si effettuano in base alle norme contenute nell'allegato *C* all'Ordine di servizio 249/1912, nell'Ordine di servizio 189/1913 ed alle condizioni e norme delle vigenti tariffe, compresi gli aumenti e l'addizionale in vigore.

VI. — *Distanze chilometriche - Pubblicazioni.*

Le distanze chilometriche tassabili fra le stazioni del tronco Castelvetrano-Sciacca-Ribera-Magazzolo-P. Empedocle sono quelle risultanti dall'allegato *B* al presente ordine di servizio.

Nell'allegato *A* sono riportate le aggiunte e variazioni che devono essere apportate alle vigenti pubblicazioni.

Le quote per il computo dei prezzi dei biglietti di corsa semplice da oltre e per oltre Castelvetrano e Porto Empedocle sono quelle indicate nell'allegato *C* al presente Ordine di servizio e formate sulla base della tariffa ordinaria per treni omnibus col ribasso del 25 per cento.

I documenti da presentarsi pei trasporti in servizio locale del tronco e per quelli da oltre e per oltre Castelvetrano e Porto Empedocle sono quelli in uso nella rete principale.

VII. — *Contabilità delle stazioni.*

Valgono le norme in vigore sulla rete principale pubblicate con gli O. S., 160-1909; 170, 171, 174, 191, 379, 401, del 1913, circolare 66/1913 ed O. S. 26-1920.

I prodotti relativi al nuovo tronco saranno versati con unica distinta mod. R. 99 insieme a quelli della rete principale.

La stazione di Verdura e tutte le altre comprese nelle linee Castelvetrano-Sciacca-Ribera-P. Empedocle e Magazzolo-Alessandria della Rocca, dovranno compilare pei trasporti destinati oltre le stazioni di allacciamento di Castelvetrano e P. Empedocle sulla linea a scartamento normale, separati riassunti delle spedizioni a G. e P. V. e così pure separati riassunti degli arrivi per le provenienze dalle linee a scartamento normale.

La stazione di Verdura effettuerà il versamento alla Cassa Compartimentale di Palermo ogni sette giorni e deve iscriversi nell'elenco annesso all'O. S. 184-1913 con l'indicazione della periodicità di cui alla lettera *F*. La casa cantoniera di Bellapietra invierà nei giorni di giovedì e di domenica i propri incassi alla Stazione di Sciacca.

VIII. — *Orari e composizione treni.*

Sul tronco di linea Sciacca-Ribera saranno attivate giornalmente tre coppie di treni viaggiatori e saranno composti di car-

rozze con posti di 1ª e 3ª classe munite di freno completo a vuoto ed illuminate a luce elettrica.

I carri da merci hanno l'apparecchio del freno a vuoto.

IX. — *Carte di libera circolazione.*

Tutte le carte di libera circolazione che comprendono le stazioni di Sciacca e di Ribera dovranno per l'anno in corso essere tenute valide anche pel tronco Sciacca-Ribera.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *e* 22.

*Allegato **A** all'ordine di servizio N. 60-1923.*

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 8 fra i nomi di Bellante Ripattone e Bellaria. inserire :

/Bellapietra ● LB/FSS unico/

— a pagina 17 fra i nomi di Verdello e Vergato inserire:

/Verdura /FSS/unico/

Nella Parte II del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione marzo 1922):

— al quadro n. 2 dell'indice grafico, tracciare il tronco Sciacca-Ribera indicando poi con il n. 50 il tronco « Sciacca-Porto Empedocle »;

— a pagina 49 depennare la tabella n. 171;

— a pagina 50 sostituire la tabella n. 176 con quella di cui l'allegato *B* al presente ordine di servizio;

— a pagina 53 fra i nomi di Bellante-Ripattone e Bellaria, inserire:

/Bellapietra ● /176/

e a pagina 69, fra i nomi di Verdello e Vergato inserire:

/Verdura /176/

Inoltre di contro ai nomi delle stazioni del tronco « Ribera-Porto Empedocle » sostituire, all'indice alfabetico, il n. 171 col n. 176.

Alligato **B** *all'ordine di servizio N.° 60-1923.*

(176) CASTELVETRANO-SCIACCA-RIBERA-MAGAZZOLO-PORTO EMPEDOCLE

Linea complementare a scartamento ridotto.
Agli effetti della tassazione il percorso di questa linea
non si cumula con quello dello Stato

Castelvetrano																		
10	Latomie ●																	
14	4	Selinunte																
23	13	9	Porto Palo															
29	19	15	7	Menfi														
43	33	29	20	14	Capo S. Marco ●													
50	40	37	28	22	8	*Sciacca*												
61	52	48	39	33	19	12	Bellapietra ●											
62	53	49	40	34	20	13	2	Verdura										
72	62	59	50	44	30	23	11	10	*Ribera*									
78	69	65	56	50	36	29	18	17	7	*Magazzolo*								
91	82	78	69	63	49	42	31	30	20	14	Cattolica Eraclea							
98	88	85	76	70	56	49	37	36	26	20	7	Montallegro						
107	97	94	85	79	65	58	46	45	36	29	16	10	Siculiana Marina					
110	100	97	88	82	68	61	49	48	39	32	19	13	3	Siculiana				
115	106	102	93	87	73	66	55	53	44	37	24	18	9	6	Realmonte			
119	110	106	97	91	77	70	59	57	48	41	28	22	13	10	4	Punta Piccola ●		
122	113	109	100	94	80	73	62	61	51	44	31	25	16	13	8	4	P. Empedocle Cannelle	
124	114	110	101	95	81	74	63	62	52	46	33	26	17	14	9	5	2	P. Empedocle

Allegato **C** *all'ordine di servizio N. 60-1923.*

Quote relative ai percorsi sulle linee a scartamento ridotto della Sicilia da computarsi nella formazione dei prezzi dei biglietti a tariffa ordinaria in servizio diretto con le stazioni della rete principale.

N. B. *I prezzi seguenti valgono per il servizio locale. Per il servizio diretto con le stazioni della rete principale tali prezzi debbono essere depurati del diritto speciale che verrà poi computato una sola volta nel prezzo complessivo ed in relazione al medesimo.*

PERCORRENZE		Quote ferrovie secondarie	
da	a	1ª cl.	3ª cl.
Castelvetrano	Alessandria della Rocca	31.90	12.35
»	Balata	24.70	9.70
»	Bellapietra	18.70	7.45
»	Cattolica Eraclea	27.30	10.70
»	Cianciana	30.80	11.95
»	Magazzolo	23.60	9.30
»	Montallegro	29.35	11.35
»	Porto Empedocle	36.80	14.10
»	Porto Empedocle Cannelle	36.20	13.90
»	Punta Piccola	35.35	13.60
»	Quattro Finaiti	27.30	10.70
»	Realmonte	34.15	13.20
»	Ribera	21.80	8.65
»	Siculiana	32.70	12.65
»	Siculiana Marina	31.90	12.35
»	Verdura	18.90	7.60
Porto Empedocle	Capo S. Marco	24.40	9.60
»	Castelvetrano	36.80	14.10
»	Latomie	33.90	13.15
»	Memfi	28.40	11.05
»	Porto Palo	30.20	11.75
»	Sciacca	22.40	8.80
»	Selinunte	32.70	12.65
»	Verdura	18.90	7.60

Per le quote relative a percorsi sulle altre stazioni della stessa linea e delle altre linee delle Ferrovie secondarie (vedasi allegato *C* all'Ordine di Servizio 196-1921 ed Ordini di Servizio 48-52 del 1922

Allegato **D** *all'ordine di servizio N. 60 - 1923.*

Casa Cantoniera di Bellapietra

Prospetto indicante i prezzi dei biglietti in vigore dal 20 Giugno 1923.

Specie dei biglietti	DESTINAZIONI	km.	Prezzi	
			1. classe	3. classe
Ord. e O3	Porto Empedocle	63	19.30	7.75
	Porto Empedocle Cannelle	62	18.90	7.60
	Castelvetrano	61	18.70	7.45
	Realmonte	55	16.90	6.85
	Siculiana	49	15.20	6.20
	Selinunte	48	14.95	6.10
	Siculiana Marina	46	14.35	5.90
	Porto Palo	39	12.30	5.20
	Montallegro	37	11.70	4.90
	Menfi	33	10.60	4.55
	Cattolica Eraclea	31	10.—	4.35
	Capo S. Marco	19	6.55	2.60
	Magazzolo	18	6.30	2.45
	Sciacca	12	4.50	1.80
	Ribera	11	4.30	1.70
	Verdura	2	1.10	0.80

Ordine di servizio N. 61.

Biglietti speciali d'abbonamento per impiegati ferroviari e loro famiglie.

L'ordine di servizio n. 52 « Biglietti speciali d'abbonamento per impiegati ferroviari e loro famiglie » compreso nel *Bollettino ufficiale* n. 22, del 31 maggio 1923, deve ritenersi annullato.

Con altro ordine di servizio di imminente pubblicazione, sarà regolata la materia delle varie specie dei biglietti di abbonamento.

Ordine di servizio N. 62.

Cambiamento di nome della stazione di Milano Porta Ticinese.

La stazione di *Milano Porta Ticinese, della linea* Milano-Mortara, ha assunto la nuova denominazione di *Milano Porta Genova.*

Di conseguenza, nella parte 1ª del volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914), alla pagina 36, si dovrà depennare il nome della stazione di *Milano Porta Ticinese* con le relative indicazioni e iscrivere, prima della stazione di *Milano Porta Romana,* il nome della stazione di *Milano Porta Genova* con le indicazioni esistenti per la stazione di *Milano Porta Ticinese;* e nella parte 2ª del Prontuario stesso (edizione 1° marzo 1922) si dovrà:

— alle pagine 5 (tabella 2) e 7 (tabella 11), modificare *Milano Porta Ticinese* in *Milano Porta Genova.*

— e alla pagina 60, depennare il nome di *Milano Porta Ticinese* e Scalo bestiame con le relative indicazioni e iscrivere fra *Milano Nuova Centrale* e *Milano Porta Romana* il nome della stazione di *Milano Porta Genova* e Scalo bestiame con le indicazioni esistenti per *Milano Porta Ticinese* e Scalo bestiame.

Conforme modificazione si dovrà apportare in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della stazione suddetta.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 63.

Cambiamento di nome della stazione di Celano.

La stazione di *Celano,* della linea Roma-Sulmona, ha assunto la nuova denominazione di *Celano Ovindoli.*

Di conseguenza, nella parte 1ª del volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914), alla pagina 21 e nella parte 2ª del Prontuario stesso (edizione 1° marzo 1922), alle pagine 35 (tabella 120) e 56, nonchè in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della suddetta stazione dovrà apportarsi conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 64.

Cambiamento di nome della stazione di Castel S. Giorgio.

La stazione di *Castel S. Giorgio,* della linea Cancello-Avellino ha assunto la nuova denominazione di *Castel S. Giorgio Roccapiemonte.*

Di conseguenza, nella parte 1ª del volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello

Stato » (edizione giugno 1914), alla pagina 20 e nella parte 2ª del Prontuario stesso (edizione 1° marzo 1922), alle pagine 37 (tabelle 134B e 134C) e 55, nonchè in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della stazione suddetta, dovrà apportarsi conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 65.

Apertura all'esercizio della nuova stazione di Saline di Reggio.

Dal giorno 14 maggio 1923 la fermata di Saline di Reggio, della linea Taranto-Reggio Calabria, è stata trasformata in stazione ed il F. V. dall'attuale progressiva Km. 450 + 041 è stato spostato alla progressiva Km. 449 + 260, restando dal lato a monte della linea.

La nuova stazione di Saline di Reggio è dotata dei seguenti impianti:

a) binario d'incrocio lungo metri 530;

b) un binario merci allacciato alla prima linea di corsa da entrambi i lati con binario di scarto;

c) magazzino merci con annesso piano caricatore di fianco a sinistra del F. V.;

d) due semafori di 2ª categoria posti, rispettivamente, alle progressive Km. 448+157 e 450+487: quello lato Metaponto trovasi a metri 800 dalla punta dello scambio estremo e a metri 1103 dall'asse del F. V.; quello lato Reggio Calabria è posto a metri 1000 dalla punta dello scambio protetto e a metri 1227 dell'asse del F. V.

Entrambi i segnali sono situati a sinistra dei treni ai quali comandano; sono manovrati con leve a terra presso il F. V. e sono

muniti di suonerie di controllo poste sul fronte del fabbricato stesso.

La detta stazione di Saline di Reggio dalla data sopra indicata è abilitata anche ai trasporti di veicoli e bestiame.

In conseguenza di quanto sopra nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche (edizione giugno 1914) » a pagina 55 di fronte al nome di Saline di Reggio, nelle colonne 11, 12 e 16 si devono segnare rispettivamente le lettere V. B. ed F.

Nella parte II — tabelle polimetriche — del prontuario suddetto (edizione 1° marzo 1922) a pagina 46, nelle tabelle della linea Taranto-Reggio Calabria (159C-159B) modificare le distanze attualmente esposte per Saline di Reggio con quelle indicate nell'allegato *A* al presente Ordine di servizio.

Inoltre nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli Uffici di Controllo, dovranno essere apportate le seguenti varianti:

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Taranto-Reggio di Calabria la distanza per Saline di Reggio, dovrà essere rilevata dalle tabelle polimetriche n. 159C 159B a pagina 46 della parte II del prontuario generale, già modificate come sopra è detto. Per tutti gli altri prontuari la distanza dovrà invece essere formata aggiungendo Km. 20 a quella indicata per Bova e Km. 7 a quella indicata per Lazzaro e scegliendo la più breve. L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Nella Prefazione Generale all'Orario generale di servizio (edizione marzo 1921) a pag. 15, di fronte al nome di Saline di Reggio, si dovrà sopprimere la lettera O, ed il nome della stazione si dovrà ritenere scritto in carattere minuscolo, anzichè corsivo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 65-1923.*

Distanze dalla stazione di Saline di Reggio alle stazioni della linea Taranto-Reggio Calabria.

Stazione	Km.
Melito di Porto Salvo	Km. 7
Condufuri	» 16
Bova	» 20
Palizzi	» 26
Capo Spartivento	» 33
Brancaleone	» 39
Ferruzzano	» 45
Bianconovo	» 53
Bovalino	» 61
Ardore	» 64
S. Ilario del Jonio	» 67
Gerace	» 72
Siderno Marina	» 78
Giojosa Jonica	» 82
Roccella Jonica	» 89
Caulonia	» 95
Riace	» 102
Monasterace Stilo	» 109
Guardavalle	» 114
S. Caterina dell'Jonio	» 120
Badolato	» 124
S. Andrea dell'Jonio	» 130
S. Sostene	» 133
Soverato	» 137
Montauro	» 142
Squillace	» 149
Catanzaro Marina	» 155
Simeri Crichi	» 166
Sellia	» 171
Cropani	» 176
Botricello	» 180
Roccabernarda	» 184
S. Leonardo di Cutro	» 190
Cutro	» 198
Isola Capo Rizzuto	» 208
Cotrone	Km. 215
Strongoli	» 231
Torre Melissa	» 240
Cirò	» 247
Crucoli	» 260
Cariati	» 270
Campana	» 276
Pietrapaola	» 279
S. Giacomo Calapezzati	» 285
Mirto Crosia	» 290
Rossano	» 302
Corigliano Calabro	» 313
Sibari	» 328
Torre Cerchiara	» 333
Villapiana	» 338
Trebisacce	» 342
Amendolara Oriolo	» 352
Roseto Capo Spulico	» 357
Monte Giordano	» 365
Rocca Imperiale	» 371
Nova Siri	» 376
Policoro	» 385
Montalbano Jonico	» 391
S. Basilio Pisticci	» 399
Metaponto	» 407
Ginosi	» 416
Chiatona	» 433
Taranto	» 450
Lazzaro	» 7
Bocale	» 10
Pellaro	» 13
S. Gregorio	» 18
Reggio di Calabria C.le	» 24
Reggio di Calabria Succ.	» 26
Reggio di Calabria P.	» 27

Ordine di servizio N. 66.

Estensione di servizio nella stazione di Ioppolo.

(Vedi ordine di servizio n. 52-1913).

Dal giorno 16 giugno 1923 la stazione di Joppolo, della linea Battipaglia-Reggio Calabria attualmente ammessa al servizio viaggiatori bagagli e cani ed a quello merci a grande e piccola velocità, limitatamente ai trasporti non eccedenti i Kg. 1000 per ogni spedizione e Kg. 100 per ogni collo, viene abilitata a tutti i servizi senza limitazione.

La detta stazione è provvista, oltre che di un binario d'incrocio della lunghezza utile di metri 498, degli impianti seguenti:

1° Di un binario merci tronco di metri 57 per carico e scarico e di un binario di scarto di metri 47 allacciati alla prima linea lato Battipaglia;

2° Di un piano caricatore con un fronte di carico di metri 15 che fronteggia il binario tronco di carico e scarico.

In conseguenza di quanto sopra nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione giugno 1914 » a pag. 31 di contro al nome della stazione di Joppolo, nelle colonne 8 e 10 togliere la chiamata 8 alle lettere *G* e *O*, depennando a piè di pagina la chiamata stessa, e nelle colonne 11, 12 e 16 esporre, rispettivamente, le lettere V. B. F.

Inoltre a pag. 11 della « Prefazione Generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) » di contro al nome della detta stazione si dovrà depennare l'indicazione L. O. a.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 67.

Passaggio di carri ferroviari sulla ferrovia del Canavese.

Premesso che in base agli accordi in vigore con la Società Anonima Strada Ferrata Centrale e Tramvie del Canavese per il servizio di corrispondenza con la ferrovia Settimo-Rivarolo-Castellamonte e Rivarolo-Cuorgnè-Ponte Canavese è consentito il passaggio dei carri F. S. sulla ferrovia stessa, avvertesi che i carri ammessi a circolare sulla linea Settimo-Rivarolo-Castellamonte sono quelli aventi un interasse non superiore a metri 5 e un peso per asse non superiore a tonnellate 14,5 e i carri ammessi a circolare sulla linea Rivarolo-Cuorgnè-Pont Canavese sono quelli aventi un interasse non superiore a metri 4,50 e un peso per asse non superiore a tonnellate 14,5.

In relazione a quanto sopra, opportune modificazioni devono essere apportate nell'avvertenza in calce alla pagina 146 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915) e a pagina 71 della « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921).

Ordine di servizio N. 68.

Trasporti per conto delle Società cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari.

(Vedi ordine di servizio n. 102-1921).

La « Società Cooperativa ferrovieri » di Tortona, avendo estesa la vendita al pubblico delle proprie merci, non ha più diritto di fruire della riduzione di tariffa di cui il Regolamento sui trasporti per conto delle Società cooperative ferroviarie, pubblicato con l'ordine di servizio n. 167-1911.

La Società stessa dovrà quindi essere depennata dall'elenco allegato *A* al citato regolamento, ristampato con l'ordine di servizio n. 48-1919.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Circolare 33.

Circolazione veicoli sulla linea Palermo-Marsala-Trapani.

Essendo stati ultimati i necessari lavori alle opere d'arte esistenti sulla linea Palermo-Marsala-Trapani, e poichè la linea Cosenza-Pietrafitta è stata da tempo trasformata a scartamento ridotto e ceduta a Società privata (vedere Ordine Generale n. 6 del 1916), non hanno più ragione di sussistere le limitazioni di sagoma che esistevano per dette linee nei rispetti della circolazione del materiale rotabile.

E' pertanto abrogata interamente la Circolare n. 36, pubblicata sul Bollettino Ufficiale n. 17 del 1911, relativa ai veicoli atti a circolare sulle linee Palermo-Marsala-Trapani e Cosenza Pietrafitta.

Nella prossima ristampa della Prefazione Generale dell'Orario di Servizio verranno approvate le necessarie modificazioni.

Distribuito agli agenti delle classi 55 - 56 *del solo Compartimento di Palermo, e delle classi* 41, 42, 44, e 45 *di tutta la Rete.*

Il Direttore Generale
ALZONA.

SENTENZE

Trasporto merci - R. D. 15 aprile 1915, n. 672 - Regime di guerra - Carri difettosi - Avaria - Rischio del mittente - Efficacia di fronte ai terzi della dispensa dalle visite dei carri.

L'accettazione dei trasporti durante la guerra a tutto rischio e pericolo del mittente venne legittimamente disposta dal Comando Supremo in virtù dell'art. 1 *del R. decreto* 15 *aprile* 1915, *n.* 672.

L'Amministrazione Ferroviaria, dispensata dall'obbligo della visita periodica dei veicoli durante le eccezionali condizioni di guerra, e tenuta ad accettare i trasporti soltanto a rischio e pericolo del mittente, non può essere responsabile dell'avaria di un trasporto causata da difetti del vagone.

La dispensa dalla visita preventiva non riguarda soltanto il servizio interno, ma vale anche di fronte ai terzi, coi quali venne stipulato il contratto di trasporto.

CASSAZIONE DI NAPOLI, 6 marzo 1923 — *Pres.* Faggella — *Est.* De Rubeis; *P. M.* Nola (concl. conf.). — Ferrovie dello Stato contro Di Fava Giovanni.

Omissis.

Che, fondati sono i motivi 2, 3, 5 e 6 che vanno esaminati insieme, giacchè, sostanzialmente, non fanno che denunziare, sotto più riflessi, la violazione dell'art. 1 dell'indicato decreto 15 aprile 1915.

Il Tribunale, infatti, da una premessa vera, trae illazione, che dalla stessa non segue necessariamente.

Se, per virtù delle disposizioni di diritto comune, disciplinando il trasporto, è indispensabile venga nella nota di spedizione o nella lettera di porto scritto quanto, nell'interesse di uno dei contraenti, torni di stabilire, non è men vero, tuttavia, che una legge speciale bene possa dispensare da siffatto adempimento

(*generi per speciem derogatur*), e stabilire essa quella limitazione ed esclusione di responsabilità, che doveva espressamente essere contemplata o regolata dalle parti.

Ora, appunto, il decreto summenzionato, nello articolo primo, stabilisce: « Il Comando Supremo dell'esercito, e, per sua « delegazione la Direzione dei trasporti, nell'emanare le norme « speciali per il servizio ferroviario durante la mobilitazione, la « radunata o la guerra, a deroga di qualsiasi precedente legge, « regolamento ,istruzione e consuetudine, è autorizzata: *g)* a so- « spendere o limitare i trasporti di merci, bagagli, bestiame, vei- « coli, feretri, ecc., pel pubblico, e ad *accettarli soltanto a tutto « rischio e pericolo del mittente* ».

E poichè pel paragr. 8 del Regolamento dello stesso giorno 15 aprile, n. 506, per l'esecuzione dei grandi trasporti militari, le speciali norme di servizio ferroviario, che il Comando Supremo. durante la mobilitazione o la guerra, ha il diritto di fissare « dovranno essere osservate dal pubblico o dalle autorità di ogni specie », indarno il Magistrato di appello pretende debbano le parti dichiarare se intendano o meno assumere il rischio e pericolo, di cui nella cennata lettera *g)*. Riconosciuto nel nominato Comando il potere di provvedere al riguardo, bastava fosse codesto potere esercitato, perchè il bando, nel quale trovava esso la sua esplicazione, e che, è risaputo, ha forza di legge, dovesse in tutti trovare obbedienza.

Nè manca, come si afferma, la prova dell'avvenuta pubblicazione del predetto bando. A parte la inserzione dello stesso nel Bollettino ufficiale delle Ferrovie dello Stato del 27 maggio 1915, n. 24, la eseguita affissione nelle stazioni ferroviarie, a norma dello art. 273 della legge del 1865 sulle opere pubbliche, riprodotto negli articoli 3 e 7 della legge 27 aprile 1885, all. *D,* e per le vie della città, risultava da analogo certificato della Divisione Movimento del Compartimento di Napoli, che bene è competente ad attestare di un provvedimento della Direzione, posto in esecuzione nello stesso modo su tutte le ferrovie del Regno, ed è noto che il bando possa essere pubblicato o mercè inserzione nella *Gazzetta ufficiale,* o mercè affissione, o con altra forma prescelta dall'autorità militare.

E la ragione della deroga alle norme ordinarie dei trasporti viene dallo stesso legislatore enunciata nel proemio al ripetuto

decreto n. 672: « la necessità che le ferrovie siano poste in grado, « durante la mobilitazione o la guerra, di prestare tutta la loro « efficienza alla buona riuscita dei trasporti militari ».

Ciò posto, il giudice di appello mostra di non rendersi conto di quest'altra necessità, di fronte alla quale ogni altro interesse ha da cedere, quando pretende che la disposizione eccezionale del decreto medesimo « non può avere sovvertito completamente le norme fondamentali del contratto di trasporto ».

Questo Supremo Collegio, ha già in più decisioni avvertito che lo Stato, preoccupato, e bene a ragione, di aver sempre e comunque a sua disposizione tutti i mezzi occorrenti alla tutela della propria integrità e conservazione, non poteva, nel periodo della guerra, che subordinare qualsiasi manifestazione di attività pubblica e privata al raggiungimento di quel fine; donde la limitazione, di cui nel decreto più volte ricordato, e financo la soppressione nei riguardi dei privati ,del servizio ferroviario, se lo stesso in alcun modo a quel conseguimento, di interesse universale, potesse tornare di ostacolo.

Posto, dunque, che allo Stato si appartiene vedere se e come possa esso prestare quel servizio, chi voglia di tale servizio fruire deve contentarsi del modo e delle condizioni, in cui lo stesso vien praticato, nè può pretendere la osservanza delle ordinarie norme di trasporto, con la conseguente responsabilità del vettore, le esigenze del momento grave non consentendo si abbia troppo riguardo allo interesse dei singoli.

Epperò il dovere di accettare i ritardi nella resa della merce, di subire i mutamenti nel percorso di essa, e di correre quindi, i pericoli, accompagnanti il trasporto, e che vanno dall'avaria alla perdita addirittura, quando il danno derivi dalle condizioni create dalla guerra.

Ora si è sempre ammesso sia da ascrivere a codeste condizioni l'avaria per logorio dei mezzi statali di trasporto, che è da credere abbiano essi perduta, appunto per effetto della guerra, quella efficienza, onde è a desiderare fossero forniti, e tanto più se, come nella specie, si sia più vicini al periodo della maggiore attività bellica. Epperò non vale opporre che le Ferrovie potevano in quel tempo negare magari i propri veicoli, e, conseguentemente, rifiutare il trasporto della merce, ma, dopo di avere convenuto di eseguirlo, non potevano non rispondere all'uso di carri non ido-

nei al disimpegno, senza danni, del servizio, cui gli stessi venivano adibiti. A questa guisa vien fatto di ritornare ai criteri informanti la responsabilità del vettore nei tempi normali, e non si tien conto per nulla dell'anormalità delle condizioni, in cui quegli, che è poi lo stesso Stato, pur di fronte allo imperioso dovere di raccogliere tutte le sue forze nell'unica meta della vittoria salvatrice (*salus pubblica, suprema lex*) si adoperi tuttavia, in omaggio ad un alto senso d'interesse civile e sociale, di contemperare, con le esigenze della propria difesa, quelle del commercio e dell'industria del pubblico o dei singoli. Se si ammette che, appunto per essere il personale distratto in cose più gravi, o il materiale impegnato altrove, possa di questo usarsi per i privati una quantità limitata, quella disponibile, nè controllata anticipatamente (ordine generale n. 5, servizio viaggiatori, bagagli e merci durante la mobilitazione e la radunata del R. Esercito e durante la guerra), si riconosce, in sostanza, che, o per la scarsa capacità di un personale vecchio o avventizio, o per la scadente qualità del materiale, o per il cattivo stato dello stesso, il servizio possa compiersi non come nei tempi ordinarii. Ora il materiale disponibile, appunto perchè non nelle normali condizioni, se rende quasi certamente inevitabile un indugio di consegna, può bene dar luogo ad avaria della merce, sino a diventare la stessa inservibile del tutto.

Ed allora, come si può addossare la responsabilità di un danno, derivato da quello eccezionale stato di cose, ad un vettore, che s'induce a trasportare, mentre non può ciò praticare che nel modo che gli riesce?

Ed ecco la disposizione dell'art. 6 delle istruzioni relative al servizio viaggiatori, bagagli e merci durante la mobilitazione, la radunata del R. Esercito e durante la guerra (allegato all'ordine generale n. 5 suindicato): « sino a contraria disposizione, i tra- « sporti pel pubblico a grande velocità, P. V. accelerata e P. V. « ordinaria, vengono accettati subordinatamente alle esigenze mi- « litari ed ai mezzi di trasporto disponibili, ed in ogni caso a tutto « rischio e pericolo degli speditori ».

Se, dunque da un lato è consentito al vettore di prestare il servizio con quei mezzi di trasporto, che ha disponibili, ma a tutto rischio dello speditore, e dall'altro manca nel vettore medesimo ogni obbligo di visita preventiva dei veicoli, per assicurarsi che essi siano nelle migliori condizioni desiderabili, è agevole desu-

mere che l'Amministrazione non possa essere tenuta responsabile di un'avaria, dovuta ad un trasporto, seguito in tali contingenze.

Nè si dica che per tal modo verrebbero giustificate quella imprudenza e quella negligenza, che sono sempre il presupposto di disastri ferroviari, il legislatore, ecco tutto, prepone ad essi le esigenze del momento, tanto vero che dispensa dalle visite preventive.

Sapeva il mittente, e lo speditore, che la merce viaggiava a tutto suo rischio; era dunque affar suo, se, non avendo potuto assicurarsi che il veicolo fosse in condizioni di piena garanzia ed efficienza, dava non pertanto corso alla spedizione.

Nè è vero che la dispensa dalla visita preventiva riguarda il servizio interno, sì che di fronte al terzo, sempre che sia stato convenuto un trasporto, debba rispondersi dei danni cagionati da difetti del veicolo ,in proposito adoperato. Le varie disposizioni legislative sul trasporto non vanno esaminate singolarmente, ma in coordinazione fra loro, e sempre in riguardo al fine superiore, cui, nei tormentosi momenti della guerra, tendeva lo Stato. Se potevano le Ferrovie sopprimere, come si è detto, il trasporto, ovvero eseguirlo coi mezzi che avevano, lo Stato, che, dopo tutto compiva esso, per mezzo di quelle, tale trasporto, aveva bene il diritto di dire a chi ne lo richiedesse: « se insistete, risentite gli effetti della vostra volontà ».

Omissis.

Per questi motivi, ecc.

Infortuni a viaggiatori - Danni risarcibili - Attribuzione di pensione vitalizia - Facoltà di revisione - Danni ipotetici.

La previsione di guarigione di un viaggiatore rimasto ferito in un disastro ferroviario è inconciliabile con l'attribuzione di una pensione vitalizia.

Non è confortato dalle disposizioni del Codice civile in tema di risarcimento di danni il sistema di indennizzo mediante assegnazione di una pensione vitalizia, neppure se condizionata alla facoltà di revisione entro un determinato periodo di tempo.

I danni risarcibili sono quelli preveduti e prevedibili al tempo del

contratto, ed in caso di dolo del debitore quelli immediati e diretti, da provarsi specificatamente.

Non è quindi risarcibile il lucro cessante, fondato su remoti ed ipotetici guadagni ripromessi dall'esercizio di una professione, allorquando difetta al momento dell'infortunio il necessario titolo accademico per esercitarla.

CASSAZIONE DI ROMA, 20 aprile 1923. — *Pres.*: Mortara - *Est.*: Morgigni - *P. M.*: Nucci (concl. conf.) - Ferrovie dello Stato c. De Sarno San Giorgio.

(*Omissis*).

Considerato che sul primo motivo hanno pronunziato le Sezioni Unite, con sentenza di pari data della presente.

Il secondo motivo, di cognizione di questa Sezione Civile, consta di tre proposizioni: *a*) contradditorietà nella motivazione della decisione impugnata; *b*) la Corte d'appello non tenne conto dell'impiego di De Sarno San Giorgio presso la Legazione Italiana a Belgrado; *c*) violazione ed erronea applicazione delle norme concernenti la risarcibilità del danno per inadempienza contrattuale.

Cotesti addebiti sono giustificati.

Infatti la Corte d'Appello, riportandosi ad alcuni punti della relazione del perito, ne accolse le conclusioni con cui questi espresse il parere che la neuropsicastenia post-traumatica era da considerarsi permanente solamente in parte, cioè in quanto gli inguaribili dolori alle gambe produrranno sempre una certa depressione del tono nervoso, ma *nel resto guarirà con la guarigione generale dell'organismo.*

Questa previsione è certamente inconciliabile con l'attribuzione della pensione annua vitalizia.

Il suddetto Collegio non fermò la sua attenzione su di un documento espressamente prodotto dall'Amministrazione delle Ferrovie, il quale era di grande importanza per la valutazione del risarcimento dei danni, cioè la lettera ufficiale 5 settembre 1921 del Regio Ministro italiano a Belgrado, con cui questi dichiarò che il De Sarno San. Giorgio era attualmente impiegato presso quella Legazione, nella qualità di segretario interprete.

Il sistema adottato dalla Corte di merito, del risarcimento

mediante l'assegnazione di una pensione annua vitalizia, non è confortato dalle disposizioni del Codice civile nella soggetta materia, e non può avere analogia con la concessione di quei speciali benefici che, essendo inspirati a peculiari finalità e considerazioni circa la qualità della persona del danneggiato, sono perciò regolati da leggi particolari.

Così pure la facoltà della revisione accordata alle parti dalla Corte d'appello, a far tempo da 7 agosto 1927, nel caso di un miglioramento o di un peggioramento nelle condizioni fisiche, o psichiche del De Sarno San Giorgio a prescindere che nessuna base sicura autorizzava la fissazione di cotale data, in quanto che l'uno o l'altro avveramento potrebbe aver luogo anche prima) non è sorretta delle predette disposizioni del Codice civile, relative al risarcimento dei danni dipendenti dalla colpa contrattuale: e certamente, la specie non può trovare giustificabile somiglianza con l'istituto della revisione di cui è parola nella legge per l'infortunio degli operai sul lavoro (testo unico 31 gennaio 1904, n. 51) che, oltre a essere informata a uno scopo preminentemente sociale, prefigge, con l'articolo 13, il limitato termine di due anni dal giorno dell'infortunio, e stabilisce in proposito una speciale procedura, mentre in un modo parimenti preciso sono fissati dal regolamento 13 marzo 1904, n. 141, tanto i criteri per determinare i vari casi d'inabilità, quanto la matematica misura dell'indennità (articoli 94 e 95).

La Corte di merito opinò, circa il lucro cessato, che, avendo il De Sarno San Giorgio intrapreso in Belgrado gli studi d'ingegneria, prima di venire in Italia al sopraggiungere della guerra, per adempiere il suo dovere di soldato, era da ritenere, *con ogni probabilità*, che avvenuta la pace, egli sarebbe ritornato in Belgrado per continuarli e per esercitarvi, conseguita la laurea, la professione d'ingegnere, da cui avrebbe ritratto almeno un annuo guadagno di lire 24.000, la quale somma andava ridotta della metà per la diminuita capacità lavorativa totale del suddetto De Sarno San Giorgio, avendo la medesima Corte ritenuto che sia ridotta al 50 per cento cotesta capacità.

Tale valutazione è completamente contraria alle regole della legge intorno alla risarcibilità del danno per inadempimento dell'obbligazione.

E' risaputo che i danni risarcibili in base dell'articolo 1225

del Codice Civile, si compendiano, a norma del successivo articolo 1227, in due elementi, cioè, nella perdita sofferta, e nel lucro mancato. Lasciando da banda la perdita sofferta, che il succitato Collegio determinò in lire 10.000, perchè non ha formato obbietto di ricorso, è indubitato che il lucro mancato deve circoscriversi a quanto arrecò reale diminuzione nella sfera economica del danneggiato, come si evince nitidamente dalle parole del menzionato articolo 1227: « I danni sono in genere dovuti al creditore per.... e *pel guadagno di cui fu privato* ».

Cotesta limitazione è ribadita e chiarita dai susseguenti articoli 1228 e 1229, i quali stabiliscono che il debitore non è tenuto se non ai danni che sono stati preveduti e che si sono potuti prevedere al tempo del contratto, e, anche nel caso in cui l'inadempimento dell'obbligazione derivi da dolo del debitore, i danni relativi al guadagno di cui fu privato il creditore non debbono estendersi se non a ciò che è una conseguenza immediata e diretta dell'inadempimento dell'obbligazione. E' poi intuitivo che essi non sono dovuti se la loro esistenza non è specificatamente provata.

Nella specie, invece, la Corte di Appello avvisò che l'annuo guadagno di un ingegnere a Belgrado si aggirava intorno a una somma di *dinari* corrispondente a lire 24.000 italiane, sulla semplice asserzione del De Sarno San Giorgio, che non sembrava affatto esagerata. E per di più con maggiore errore ammise, come conseguenza immediata e diretta della colpa contrattuale, non certamente dolosa, delle ferrovie, un danno che non si poteva prevedere al tempo del contratto, quando cioè il De Sarno viaggiava in qualità di ufficiale italiano, vale a dire il danno di un diminuito lucro professionale nell'esercizio della ingegneria, danno non prevedibile, nè valutabile neppure al presente, giacchè non consta che il De Sarno abbia proseguito gli studi, conseguita la laurea ed intrapreso l'esercizio di quella professione.

Avendo adunque il suddetto Collegio valutato ad arbitrio il lucro mancato sull'inammissibile base di remoti e ipotetici guadagni di una inesistente professione d'ingegnere, è evidente la gravissima violazione dei citati articoli del Codice civile.

Per questi motivi, cassa ecc.

ANNO XVI - N. 25

21 GIUGNO 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

—

(407) Roma, 1923-24 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra

Errata-corrige.

Bollettino n. 23 del 7 giugno 1923, pag. 274:

Alla riga seconda dell'art. 5 dopo le parole « al 2° » aggiungere « che può essere ».

Avvertenza.

La Deliberazione 3 gennaio 1923, pubblicata a pag. 93 del bollettino ufficiale n. 9, ha il N. 1.

La Circolare 25 aprile 1923, pubblicata a pag. 211 del bollettino ufficiale n. 18, ha il N. AG-B 6900.

Le Deliberazioni 5 giugno 1923, pubblicate a pag. 263 e segg., del bollettino ufficiale n. 23, hanno rispettivamente i nn. 1101, 1102, 1103, 1104, 1105, 1106 e 1107.

REGIO DECRETO 10 *maggio* 1923, *n.* 1224, *che autorizza l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad investire la somma di* L. 8.305.000 *in mutui alle Cooperative edilizie fra il personale ferroviario* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù della delegazione dei pieni poteri conferiti al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Viste le leggi 5 ottobre 1920, n. 1432, 7 aprile 1921, n. 463, e 20 agosto 1921, n. 1177, concernenti la connessione di mutui a Società cooperative tra il personale dell'Amministrazione ferroviaria per la costruzione di case economiche e popolari;

Vista la deliberazione 30 aprile 1923 del commissario straordinario per le ferrovie dello Stato;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 13 giugno 1923, n. 138.

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli delle finanze e dell'industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata a mutuare la somma di L. 8.305.000 alle Società cooperative edilizie fra il personale ferroviario, in aggiunta ai fondi già concessi ed alle medesime condizioni.

La somma predetta sarà prelevata dall'importo delle competenze trattenute dall'Ammnistrazione al personale scioperante nel gennaio 1920 e rimarrà di proprietà dell'Amministrazione medesima a favore della quale saranno devolute le relative quote d'ammortamento ed il contributo degli interessi già stanziato nel bilancio del Ministero per l'industria e il commercio.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 10 maggio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE STEFANI — TEOFILO ROSSI.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 27 *maggio* 1923, *n.* 1219, *che stabilisce la misura del contributo dovuto per l'esercizio* 1923 *al Sindacato obbligatorio di mutua assicurazione per gli infortuni sul lavoro nelle miniere di zolfo della Sicilia* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Veduto l'articolo 2 del decreto-legge 6 maggio 1915, n. 590, recante provvedimenti relativi al Sindacato obbligatorio siciliano di mutua assicurazione per gli infortuni sul lavoro nelle miniere di zolfo;

Vedute le leggi 11 luglio 1904, n. 396, e 14 luglio 1907, n. 527;

Veduta la deliberazione adottata dall'assemblea generale dei soci del Sindacato predetto nell'adunanza del 9 maggio 1923;

Veduti i regi decreti 14 gennaio 1923, n. 480 e 8 marzo 1923, n. 720, coi quali veniva stabilita la misura del contributo dovuto al Sindacato suddetto in via provvisoria fino a definitiva deliberazione dell'assemblea;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri;

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

Art. 1.

La misura del contributo dovuto per l'esercizio 1923 al Sindacato obbligatorio di mutua assicurazione per gl'infortuni sul lavoro nelle miniere di zolfo della Sicilia ai termini delle leggi 11 luglio 1904, n. 396 e 14 luglio 1907, n. 527 e del decreto legge 6 maggio 1915, n. 590, è stabilita in lire dieci per tonnellata di zolfo.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 12 giugno 1923, n. 187.

Art. 2.

L'indicato contributo di lire dieci verrà ripartito nel modo seguente:

a) lire sette per tonnellata saranno attribuite al bilancio assicurativo dell'esercizio 1923 a norma dell'art. 1 della legge 11 luglio 1904, n. 396;

b) lire tre per tonnellata saranno attribuite al bilancio sanitario dell'esercizio 1923 a norma dell'articolo 9 della legge 14 luglio 1907, n. 527.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 27 maggio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

Comunicati

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che in data 13 novembre 1922 il sig. Direttore generale ha deliberato l'esonero dal servizio, in base allo articolo 69 *a*) del Regolamento del personale, del manovale in prova *Lera Bruno* (216601) con decorrenza 1° gennaio 1923.

Ai sensi e per gli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che in data 20 novembre 1922 il sig. Direttore generale ha deliberato l'esonero dal servizio, in base all'articolo 69-*a*) del Regolamento del personale, del manovale in prova *Colasanti Augusto* (217646) con decorrenza 1° gennaio 1923.

FONDAZIONE “ELENA DI SAVOIA„

Per conoscenza del personale si comunica la seguente relazione del Consiglio di amministrazione dell'Opera « Fondazione Elena di Savoia », in pro dei figli dei ferrovieri morti, dispersi in mare, o resi invalidi, in servizio ferroviario o militare, durante la guerra, pubblicata in occasione dell'inaugurazione del monumento ai ferrovieri caduti in guerra.

24 *Giugno* 1923.

Relazione

Si inaugura oggi, in Roma, il monumento ai Ferrovieri caduti per la patria.

Nessuna data, meglio di questa, poteva essere adatta per licenziare alle stampe la presente relazione, con la quale il Consiglio d'amministrazione dell'Opera denominata « *Fondazione Elena di Savoia* » rende conto di quanto è stato fatto finora — entro i limiti stabiliti dallo Statuto organico — per l'educazione dei figli dei ferrovieri dello Stato e di quelli delle Ferrovie concesse alla industria privata, morti, dispersi in mare, o resi invalidi, in servizio ferroviario o militare, durante la guerra.

Al generoso slancio col quale il popolo italiano, dal più umile operaio al più alto beneficato dalla fortuna, corrispose all'invito del Comitato organizzatore della lotteria indetta nel 1918 per iniziativa benefica della nostra Augusta Sovrana e sotto l'Alto Patronato di S. M. la Regina Madre, seguì un periodo di raccoglimento durante il quale il nuovo Ente, elaborato il proprio Statuto, costituì il Consiglio di amministrazione, raccolse, fra non lievi difficoltà, notizie intorno alle famiglie da soccorrere, iniziò, in mezzo a queste, il lento lavoro di divulgazione delle nuove provvidenze alle quali esse potevano aspirare.

I fondi erano stati già raccolti; anzi, per l'attività svolta dal Comitato organizzatore della lotteria, per il nobile fervore col quale tutti avevano risposto all'appello, il resultato conseguito aveva superato ogni aspettativa e permetteva alla Fondazione di iniziare, dal 1° gennaio 1920, lo svolgimento del proprio benefico programma col ragguardevole patrimonio di lire 3.445.950.

Con tale rilevante somma, che attesta del concorso mirabile di tutta la Nazione nel porgere col proprio obolo un contributo di omaggio alla memoria dei ferrovieri caduti per la Patria, e che

è riprova di quanto la Nazione fosse consapevole del tacito sacrificio offerto da oltre un migliaio di ferrovieri sui campi di battaglia e da altrettanti sul duro lavoro lungo le linee e nei piazzali, la Fondazione si pose amorevolmente all'opera, e questa opera conduce con senso di austero dovere affinchè non vengano a mancare ai piccoli orfani degli Eroi i mezzi per compiere la propria educazione ed istruzione.

Statuto dell'Ente.

Lo Statuto, formulato con accurato studio dal Comitato organizzatore della lotteria, fu approvato con Decreto luogotenenziale n. 1439 del 3 luglio 1919 e pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 203 del 26 agosto 1919.

Lo stesso Decreto costituì la « Fondazione Elena di Savoia » in Ente morale.

I benefici largiti dalla Fondazione sono indicati all'art. 2, il quale stabilisce:

« L'Opera ha per scopo principale la concessione di borse di studio a figli di ambo i sessi di agenti stabili, in prova od avventizi delle Ferrovie dello Stato o delle ferrovie concesse alla industria privata, i quali, a partire dal 24 maggio 1915, e per la durata della guerra, si siano trovati a far parte delle sotto indicate categorie:

a) agenti, non in servizio militare, morti, dichiarati dispersi o resi invalidi per atti di guerra;

b) agenti, in servizio militare, morti, dichiarati dispersi o resi invalidi per causa della guerra;

c) agenti del personale navigante dipendente dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, morti, scomparsi in mare, o resi invalidi per atti di guerra;

d) agenti colpiti da infortunio sul lavoro per qualsiasi causa con conseguenza di morte o di inabilità permanente assoluta, ma sempre durante la guerra, compresi gli agenti del personale navigante di cui alla lettera *c*).

« L'Opera può inoltre provvedere al ricovero temporaneo o permanente di figli d'ambo i sessi degli agenti di cui sopra, in appositi istituti di istruzione professionale, di terapia fisica, di terapia mentale, o in sanatori per le forme tubercolari aperte dell'apparecchio respiratorio, quando detti figli, per fatto congenito o per malattia acquisita nell'infanzia, siano costituzionalmente infermi (scrofola, rachitismo, tubercolosi, paralisi e simili), o profondamente debilitati nelle loro funzioni sensoriali e di relazione (cecità completa, sordomutismo e simili), o psichicamente deficienti (idiozia, dege-

nerazione e simili). Il ricovero è deliberato in base a motivata relazione del Capo del Servizio Sanitario delle Ferrovie dello Stato.

« La concessione delle borse di studio e dei ricoveri è subordinata alle condizioni economiche delle famiglie degli orfani. A parità di condizioni economiche si darà la preferenza secondo l'ordine stabilito per le suindicate categorie; per una stessa categoria si darà la preferenza agli orfani che concorrano con non orfani ».

L'art. 3 determina l'ammontare annuo delle borse di studio in relazione alla natura ed al grado delle scuole frequentate. Per ciascuna borsa è stabilito un limite minimo ed un limite massimo, dando così modo di valutare, nella assegnazione, il maggiore o minor bisogno delle famiglie e di tener conto della residenza più o meno disagiata e costosa.

Allo scopo di invogliare i giovani a preferire le scuole industriali e quelle di agricoltura, in relazione anche alla condizione della maggior parte delle famiglie da beneficare, la misura delle borse per dette scuole è stata tenuta superiore a quella delle scuole medie di pari grado.

L'art. 3 fu modificato con R. decreto 19 febbraio 1922, n. 321, essendo stata riconosciuta, in vista delle possibilità finanziarie dell'Ente e dell'accresciuto costo della vita, l'opportunità di aumentare la misura annua delle borse, già contenuta in limiti più modesti.

L'Opera è amministrata da un Consiglio composto di nove membri e di esso fanno parte due rappresentanti del personale delle Ferrovie dello Stato e uno di quello appartenente alle ferrovie concesse all'industria privata.

Nella eventualità che, esauriti gli scopi pei quali la Fondazione è stata instituita, abbia a verificarsi un avanzo di gestione, lo Statuto prevede fin da ora che l'avanzo medesimo costituirà un fondo, la rendita del quale verrà erogata, con norme da stabilirsi con Decreto Reale, nella concessione di assegni temporanei a figli di ferrovieri morti o resi invalidi per infortunio sul lavoro.

Mezzi finanziari.

Il fondo dell'Opera è costituito:

a) dal ricavato della lotteria approvata dal Prefetto di Roma con autorizzazione 15 luglio 1918, n. 33583, D. 3;

b) da eventuali lasciti e donazioni;

c) dagli interessi ricavati dall'impiego delle somme disponibili.

L'utile netto della lotteria estratta in Roma il 28 febbraio 1919 fu di lire 3.121.300,61 e venne tramutato in titoli dello Stato per un importo complessivo di lire 3.272.550.

Aggiungendo a tale importo il valore dei titoli non ritirati da alcuni vincitori della lotteria e di quelli assegnati al patrimonio della Fondazione in complessive lire 161.575, si ha che il patrimonio iniziale della Fondazione, depositato in ordine allo Statuto alla Cassa Depositi e Prestiti, ammontava alla fine dell'ottobre 1919 a lire 3.434.125.

Al 1° gennaio 1920, data dalla quale hanno avuto inizio i pagamenti delle borse di studio, il patrimonio era salito, per riscossione di alcuni interessi, a lire 3.445.950.

Alla fine del 1920, il patrimonio, nonostante le spese sostenute nell'anno, era ancora salito a lire 3.772.259,73, essendosi realizzato, in seguito ad operazioni finanziarie sui titoli di proprietà della Fondazione, un benefizio di lire 290.424,15.

Anche alla fine del 1921, pur tenuto conto delle spese dell'anno per borse di studio, ricoveri ed altro, in lire 187.389,85, il bilancio patrimoniale si chiudeva in aumento, elevandosi a lire 3.828.283,93.

Soltanto alla fine dell'esercizio 1922, per effetto dell'eccedenza delle spese (lire 385.724,95) sulle entrate (lire 183.752,09), ebbe a verificarsi una diminuzione del patrimonio, il quale si ridusse pertanto a lire 3.626.311,07.

Una maggiore diminuzione si verificherà alla fine del corrente esercizio 1923, per continuare poi presumibilmente in varia misura anche nei futuri esercizi, come è naturale in tutte le Istituzioni che debbono erogare negli scopi assegnati, oltre le rendite, anche il capitale.

Donazioni.

Come è detto prima, il fondo dell'Opera è fra altro costituito dai lasciti e dalle donazioni.

Lasciti non ve ne sono stati; donazioni invece abbastanza numerose.

Nella relazione finale del 25 ottobre 1919 il Comitato organizzatore della lotteria pro « Fondazione Elena di Savoia » ebbe già a far conoscere come, da generosi oblatori, fossero state assegnate al patrimonio della Fondazione cospicue offerte per un complessivo importo di lire 277.452,25 in denaro e di lire 2400 in titoli dello Stato.

Generose oblazioni continuarono e continuano tuttora a pervenire e se ne dà qui un breve cenno per esprimere con ciò ai filantropici donatori, pubblico atto di doverosa riconoscenza:

1. Dal personale viaggiante di alcuni treni — in occasione di di scioperi ferroviari — per rinuncia, in omaggio al dovere, a somme ricevute in premio dai viaggiatori dei treni stessi	L	567,85
2. Dal sig. BERNI ANTENORE, capo stazione di Bellano	»	35 —
3. Dalla Cassa cooprativa depositi e prestiti di Torino, in occasione del suo 25° anno di vita	»	425 —
4. Dal sig. TAMBURELLO SALVATORE di Palermo, per onorare la memoria del figlio Arturo, capitano morto in combattimento	»	250 —
5. Da alcuni ferrovieri di Asti, quale rinunzia, per sentimento di dovere, a somma loro offerta da un Patronato di Dame per non aver partecipato allo sciopero del luglio 1919	»	480 —
6. Dall'Amministrazione del giornale « L'Ordine » di Ancona	»	117,60
7. Da una signora sconosciuta	»	50 —
8. Dal personale subalterno della stazione di Cuneo, quale rinuncia, per sentimento di dovere, a somma offerta da un giornale per non aver partecipato allo sciopero del gennaio 1920	»	347 —
9. Dal sig. GARBELLANO GIUSEPPE, di Firenze	»	240 —
10. Dalla Società fra il pers. ferroviario di Piscinola (Napoli)	»	70.20
11. Da alcuni ferrovieri di Ancona, quale residuo di una sottoscrizione	»	52,20
12. Dall'Amministrazione del giornale *L'Ora Nostra*	»	43.85
13. Da alcuni funzionari ed agenti della Sezione Lavori Ovest di Verona	»	100 —
14. Dal sig. BAROSI ing. GIOVANNI, di Milano	»	450 —
15. Dal sig. ZURCKALEG ing. GUIDO	»	200 —
16. Dal sig. PADULLI ing. LUIGI	»	200 —
17. Dal pensionato ferrov. sig. MANENTI FRANCESCO, di Torino	»	50 —
18. Da alcuni impiegati della Divisione Materiale e Trazione di Milano, in memoria del compianto sig. Roberto Thrull della Divisione medesima	»	300 —
19. Dal sig. POLI UMBERTO, Capo magazzino di 1ª classe	»	200 —

20. Dal sig. Murchio Rodolfo, di Genova, quale rinunzia, per sentimento di dovere, a compenso per prestazioni speciali durante lo scopero del gennaio 1920 . . . . L.	101,60
21. Dal sig. Giacchero Giovanni, di Venezia, quale residuo di una bicchierata offerta in onore del cav. Ippolito Bianchini . . . . »	197 —
22. Dai prefetti di Cagliari, Caltanissetta, Cosenza, Girgenti, Lecce, Lucca, Palermo, Perugia e Siena, quale residuo di oblazioni rilasciate durante la guerra dal personale ferroviario di quelle provincie a favore delle famiglie bisognose dei richiamati alle armi . . . . »	77.002,58
23. Dal cav. Natale Cantini, quale residuo di una sottoscrizione fatta fra agenti del Servizio Approvvigionamenti in Roma. »	110,80
24. Dal giornale « Corriere Mercantile » di Genova . . . . . . »	2.000 —
25. Dal sig. De Francesca Saverio, della Delegazione di Trieste. »	116,20
26. Dalla Sezione Nazionalista di Cassino, quale ricavato di una recita di beneficenza . . . . »	799 —
27. Dai conduttori Giacchini Alfredo e Ferraris Cristofaro, quale rinunzia a somma loro regalata per il buon servizio prestato il 6 novemb. 1921 al treno 37-bis da Orte a Roma. »	100 —
28. Da alcuni agenti del Servizio Approvvigionamenti, quale residuo di una sottoscrizione . . . . »	30 —
29. Dal conduttore capo Raviola Luigi . . . . »	5 —
30. Da ferrovieri non scioperanti della stazione di Collegno, nella giornata del 1° maggio 1922 . . . . »	433 —
31. Dal sottocapo Pisotti Giuseppe e dall'assistente alle merci Ferlini Silvio di Castelbolognese . . . . »	47,49
32. Dal sig. Moscatelli rag. Fausto, capo stazione di Campobasso. . . . . »	32,50
33. Da ferrovieri non scioperanti della stazione di Udine, nella giornata del 1° maggio 1922. . . . . »	256,45
34. Da alcuni viaggiatori del treno 1461 del 6 agosto 1922 . . . »	52,50
35. Dagli impiegati del Controllo prodotti di Firenze, a mezzo del sig. Adolfo Tartagli. . . . . »	246,50
36. Dalla Ditta Alessandro Prina di Casale Monferato (appaltatrice dei servizi di manovalanza nei depositi locomotive di Bussoleno, Casale, Novara e Torino), quale ricavato di ritenute paga e penalità agli agenti che scioperarono nell'agosto 1922 . . . . »	750 —
37. Dal Capo Compartimento di Torino, quale residuo di una sottoscrizione fra il personale di quel Compartimento per una corona di fiori al compianto direttore generale cav. di Gr. Croce ing. Carlo Crova . . . . »	103 —
38. Dal Capo Compartimento di Milano, a lui rimesse da un gruppo di ferrovieri . . . . »	105,50

39. Dal Capo Compartimento di Milano, a lui pervenute da famiglia amica del compianto comm. ing. Fasolini Celestino, nell'anniversario della morte	L.	100 —
40. Da alcuni impiegati della Divisione Movimento e Traffico di Bari, per onorare la memoria di alcuni defunti	»	64 —
41. Da alcuni impiegati della Divisione Materiale e Trazione di Milano, per onorare la memoria della madre dell'aiut. appl. Brambati Angelo.	»	156 —
42. Da funzionari ed agenti del Controllo merci di Torino, quale residuo di una sottoscrizione	»	165,70
43. Dalla signora ENRICHETTA FONTANA, di Milano	»	100 —
44. Dal Controllore viaggiante MACCIÒ PASQUALE, di Livorno.	»	10 —

Concessione delle borse di studio

Scopo principale della Fondazione è la concessione di borse di studio.

Gli orfani aventi titolo — sia di agenti delle Ferrovie dello Stato che delle ferrovie concesse all'industria privata — sono in numero di 1250.

La concessione delle borse ha avuto inizio col 1° gennaio 1920, e poichè, in ordine allo Statuto, il pagamento di esse viene effettuato a rate trimestrali posticipate, così, nell'anno scolastico ottobre 1919-settembre 1920, primo anno di esercizio, vennero corrisposti ai beneficati soltanto i tre quarti della borsa di studio annua.

In tale anno scolastico, sia perchè non ancora si era diffusa la conoscenza dell'Opera tra le famiglie interessate, sia perchè molti fanciulli non avevano ancora il minimo di età richiesto per la regolare frequenza delle scuole pubbliche, il numero delle concessioni non fu molto rilevante, limitandosi a 179 borse annue, per complessive lire 61.020 così ripartite:

9 borse, per annue lire 3030, ad orfani di agenti di cui alla lettera *a)* dell'art. 2 dello Statuto;

68 borse, per annue lire 22.935, ad orfani di agenti di cui alla lett. *b)* dell'art. 2 dello Statuto;

10 borse, per annue lire 3270, ad orfani di agenti di cui alla lett. *c)* dell'art. 2 dello Statuto;

92 borse, per annue lire 31.785, ad orfani di agenti di cui alla lett. *d)* dell'art. 2 dello Statuto.

Nel successivo anno scolastico ottobre 1920-settembre 1921, diffondendosi sempre più la conoscenza dell'Opera, il numero delle domande aumentò sensibilmente, tantochè vennero concesse n. 323 borse di studio, per complessive lire 144.520, così ripartite:

11 borse, per annue 5060, ad orfani di agenti di cui alla lettera a) dell'art. 2 dello Statuto;

150 borse, per annue lire 67.300, ad orfani di agenti di cui alla lettera b) dell'art. 2 dello Statuto;

16 borse, per annue lire 6980, ad orfani di agenti di cui alla lettera c) dell'art. 2 dello Statuto;

146 borse, per annue lire 65.180, ad orfani di agenti di cui alla lettera d) dell'art. 2 dello Statuto.

Nell'anno scolastico ottobre 1921-settembre 1922, il numero delle concessioni, come era facile prevedere, aumentò ancora e vennero concesse n. 548 borse, per complessive lire 298.850, così ripartite:

12 borse, per annue lire 6840, ad orfani di agenti di cui alla lettera a) dell'art 2 dello Statuto;

266 borse, per annue lire 145.030, ad orfani di agenti di cui alla lett. b) dell'art. 2 dello Statuto;

34 borse, per annue lire 18.280, ad orfani di agenti di cui alla lett. c) dell'art. 2 dello Statuto;

236 borse, per annue lire 128.700, ad orfani di agenti di cui alla lett. d) dell'art. 2 dello Statuto.

In detto anno 1922, il Consiglio, viste le possibilità finanzarie dell'Ente e considerato che, per il generale rincaro della vita, la misura delle borse di studio fissata dallo Statuto appariva troppo modesta, propose di apportare una modificazione all'art. 2 intesa principalmente ad elevare l'importo delle borse stesse, modificazione che venne approvata con R. decreto n. 321 del 19 febbraio 1922 e che ebbe effetto dal 1° aprile stesso anno.

In conseguenza di ciò, le borse vengono da tale data concesse nella misura seguente:

a) da lire 600 a lire 720 all'anno, per le classi elementari;

b) da lire 720 a lire 900 all'anno, per le R. Scuole industriali di 1° grado e per le Scuole medie inferiori;

c) da lire 900 a lire 1200 all'anno, per le R. Scuole industriali o commerciali di 2° grado, per le R. Scuole pratiche di agricoltura, per le Scuole speciali agrarie, e per le Scuole medie superiori;

d) da lire 1200 a lire 1500 all'anno, per le Scuole industriali o commerciali di 3° grado e per i Corsi superiori delle R. Scuole speciali agrarie;

e) da lire 1800 a lire 2400 all'anno, per le Università od altri istituti o scuole superiori, a giovani trovantisi in determinate condizioni.

Nell'anno scolastico ottobre 1922-settembre 1923, la Fondazione intensificò ancora la propaganda rivolgendosi anche, all'uopo, al cortese interessamento dei Sindaci dei Comuni, dei Funzionari delle Amministrazioni ferroviarie e dei Capi stazione.

Importantissimo è stato il loro ausilio per l'opera di diretta persuasione che essi hanno potuto svolgere in seno alle famiglie degli aventi titolo e se ne ha la migliore riprova nel quantitativo delle borse accordate durante l'anno scolastico in corso 1922-23, ascendente a n. 691, per annue lire 448.140.

Dette borse, delle quali 644 appartengono ad orfani di agenti delle Ferrovie dello Stato e 47 ad orfani di agenti delle ferrovie concesse all'industria privata, sono così ripartite fra gli aventi titolo:

15 borse, per annue lire 11.100, ad orfani di agenti di cui alla lett. *a)* dell'art. 2 dello Statuto;

347 borse, per annue lire 224.900, ad orfani di agenti di cui alla lett. *b)* dell'art. 2 dello Statuto;

44 borse, per annue lire 27.860, ad orfani di agenti di cui alla lett. *c)* dell'art. 2 dello Statuto;

285 borse, per annue lire 184.280, ad orfani di agenti di cui alla lett. *d)* dell'art. 2 dello Statuto.

Sotto l'aspetto scolastico, le borse concesse nel corrente anno si suddividono:

608 borse ad orfani che frequentano le classi elementari;

10 borse ad orfani che frequentano le scuole professionali od industriali;

37 borse ad orfani che frequentano le scuole tecniche;

12 borse ad orfani che frequentano le scuole ginnasiali;

8 borse ad orfani che frequentano le scuole complementari;
6 borse ad orfani che frequentano le scuole normali;
7 borse ad orfani che frequentano l'Istituto tecnico;
1 borsa ad orfano che frequenta l'Istituto nautico;
2 borse ad orfani che frequentano l'Università.

Considerata l'attuale residenza degli orfani, le borse sono così ripartite fra le varie regioni d'Italia:

Piemonte	72	Umbria	8
Lombardia	69	Lazio	90
Veneto	74	Abruzzi e Molise	40
Venezia Giulia	2	Campania	60
Liguria	26	Puglie	20
Emilia	38	Calabria	30
Toscana	63	Sicilia	66
Marche	19	Sardegna	5

Ricovero di orfani costituzionalmente infermi.

L'art. 2 dello Statuto concede anche il ricovero temporaneo o permanente, in adatti luoghi di cura, a figli d'ambo i sessi di agenti delle categorie *a, b, c, d,* dell'articolo stesso, costituzionalmente infermi, o profondamente debilitati nelle loro funzioni sensoriali e di relazione, o psichicamente deficienti.

Poche domande di ricovero sono pervenute alla Fondazione ed è motivo di compiacimento il ritenere che fortunatamente pochi siano i fanciulli trovantisi nelle gravi condizioni di cui sopra.

Le concessioni fatte sono state le seguenti:

— Un orfano di anni 17, affetto da idiozia, è stato ricoverato nella Casa di Salute « Lorenzo Mandalari » di Messina, fino dall'11 aprile 1921 e vi si trova tuttora. Trattasi di un soggetto sul quale scarsamente agisce la paziente opera degli educatori e quindi il miglioramento finora ottenuto è poco sensibile.

— Due fratelli (maschio e femmina), affetti da malattie polmonari, sono stati ricoverati nel Sanatorio di Ponton per un periodo di 8 e di 4 mesi rispettivamente. Essi rientrarono in famiglia il 1° settembre 1922, sensibilmente migliorati, ed ora frequentano le scuole, avendo all'uopo ottenuto le borse di studio.

— Altro orfano di anni 11, affetto da catarro bronchiale cronico con infiltrazione degli apici, venne ricoverato il 28 marzo 1922 nel Sanatorio del « *Giornale d'Italia* » in Ariccia e vi si trova tuttora. Egli ha ottenuto dalla cura sensibile miglioramento, tantochè, a giudizio delle Autorità mediche del Sanatorio, potrà fra breve rientrare in famiglia quasi del tutto ristabilito.

— Un fanciullo di anni 14, affetto da tubercolosi polmonare in forma assai grave, fu per circa 7 mesi ricoverato nel Sanatorio « Umberto I » di Livorno, donde volle uscire il 24 maggio 1922 per ritornare presso la madre, forse lusingato dall'apparente miglioramento conseguito, forse anche presago della fine non lontana. Il caso assai pietoso, poichè si trattava di un bel fanciullo intelligentissimo, determinò la Fondazione ad accordare alla di lui madre, per continuargli le cure speciali di cui aveva bisogno, un sussidio giornaliero di lire 10, sussidio che è stato corrisposto fino al giorno della morte sopravvenuta inesorabile il 27 marzo 1923.

Conclusione.

Il còmpito assegnato alla « Fondazione Elena di Savoia » — a ben volerlo assolvere — non era nè lieve nè facile; le stesse famiglie interessate ne hanno in qualche caso aumentate le difficoltà, talora per inspiegabile diffidenza, talora per noncuranza, spesso perchè alcune madri di fanciulli, povere donne analfabete, non comprendevano l'importanza dei benefizi che venivano offerti.

Merito importante della Istituzione è stato certamente quello di renderne snello ed agevole il funzionamento: nessuna burocrazia, poche carte, pochi documenti, diretta corrispondenza, pagamenti solleciti alle scadenze a mezzo di vaglia postali.

La sufficiente disponibilità dei fondi ha permesso all'Opera non solo di non ricorrere a graduatorie di merito fra gli aventi titolo alle borse di studio, ma eziandio di poter concedere le borse anche a tutti i richiedenti di una stessa famiglia; vi sono pertanto non pochi casi di famiglie che godono del sensibile beneficio economico di tre e perfino di quattro borse di studio annue.

È ovvio dire quanto giunga utile e gradito tale importante

aiuto, trattandosi sovente di famiglie povere che non hanno avuto titolo alla pensione ferroviaria, provviste, e non sempre, della sola modesta pensione di guerra.

Motivo di orgoglio sarebbe di potere qui riprodurre qualcuna delle moltissime lettere che pervengono alla Fondazione da ogni parte, sia da Comitati di assistenza alle famiglie dei combattenti, sia da Enti pubblici, sia dalle famiglie interessate.

Dicono tutte queste lettere, con parola viva e commossa, la riconoscenza dei beneficati; recano tutte osanna e benedizioni alla beneamata Regina, che, pur durando l'immane flagello, ebbe la idea magnanima e pietosa di creare quest'Opera altamente umanitaria; riproducono tutte, con frasi semplici e buone, la soddisfazione di vedere i poveri orfanelli — le più grandi vittime della guerra — guidati, assistiti, sorretti, nella via del bene e dell'onestà.

E sono queste lettere lieto compenso al cuore degli Amministratori, stimolo ed incitamento a fare meglio e di più.

(La Fondazione Elena di Savoia ha sede presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato in Roma — Fuori Porta Pia, ex Villa Patrizi).

Ordine generale N. 4.

Riordinamento del Servizio Ragioneria - Attribuzioni contabili dei Servizi ed Uffici dipendenti.

In relazione al nuovo ordinamento dato al Servizio Ragioneria con le deliberaizoni in data 5 giugno c. a. di S. E. il Commissario Straordinario delle FF. SS., si stabilisce, giusta il disposto dell'art. 2 della deliberazione n. 1107 (pag. 277 del *Boll. Uff.* n. 23, 1923) che il riscontro sulla regolarità dei documenti relativi alle spese ed alle entrate, nonchè gli altri riscontri prescritti dall'art. 25 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dal R. D. 28 giugno 1912, n. 728 saranno esercitati:

a) dagli Uffici centrali del Servizio Ragioneria;

b) dai Reparti Controllo Cassa (di cui faranno parte gli attuali Controllori);

c) da un corpo di Ispettori.

I.

Con la soppressione degli attuali Uffici di Ragioneria, il riscontro fino ad ora ad essi demandato, verrà effettuato in via postuma con le modalità che saranno fissate dal Servizio Ragioneria.

Di conseguenza, gli ordinatori delle entrate e delle spese si rendono *pienamente responsabili* della regolarità dei relativi documenti.

II.

Le sedi contabili (Servizi Centrali, Esercizio Navigazine, Divisioni, Delegazione di Cagliari, Ferrovie Secondarie Sicule e gli Uffici dipendenti, in quanto ne sano autorizzati), a partire dal 1° luglio 1923, provvederanno all'emissione dei ruoli paga (Modello R. 17) dei mandati di pagamento (Mod. R. 14) e di introito

(Mod. R. 15) ed al loro invio (con mod. R. 88 di cui dovranno riavere subito il tagliando di conferma) alla Cassa, nella cui giurisdizione dovranno essere pagati o riscossi, per il tramite del Riparto Controllo annesso alla Cassa medesima.

I predetti documenti dovranno essere firmati dal Capo della sede contabile, previa controfirma del capo dell'ufficio emittente il quale è responsabile della loro regolarità.

Gli altri ordinativi di pagamento o d'introito saranno, invece di regola inviati, dagli Uffici emittenti, direttamente alle stazioni.

Faranno eccezione a quest'ultima disposizione, i ruoli speciali Mod. R. 94 emessi dai vari uffici del Servizio Lavori e dell'Esercizio Navigazione per i quali fosse ritenuto opportuno il pagamento a mezzo della Cassa, nonchè gli ordinativi R. 95 pagabili in località sprovviste di stazione F. S.

I mandati d'ordine saranno, invece, trasmessi dalle predette sedi al Servizio Centrale Ragioneria a corredo dei rispettivi riassunti.

I mandati di pagamento saranno a madre e figlia numerati progressivamente per esercizio finanziario e rilegati in fascicoli di 100. In attesa della stampa saranno utilizzati i mandati attuali con l'avvertenza di lasciare sempre in atti la relativa copia.

III.

Le predette sedi contabili provvederanno inoltre sotto la loro diretta responsabilità:

1° Alla compilazione mensile dei seguenti riassunti:

a) riassunto dei ruoli paga;

b) riassunto dei mandati di pagamento;

c) riassunto dei mandati di introito

che rassegneranno rispettivamente:

il 15
il 20 } del mese successivo a quello cui si riferiscono, al Servizio Centrale Ragioneria.
il 20

I riassunti dei mandati d'ordine, coi relativi spogli e con il riepilogo generale di tutti i riassunti del bimestre, verranno rassegnati, unitamente ai relativi mandati d'ordine, non più tardi del giorno 10 del secondo mese successivo alla chiusura del bimestre stesso;

2° Alla tenuta degli attuali sommari e partitari dei lavori e delle provviste per materiali da impiegarsi nei lavori e per materiale d'inventario;

3° Alla trasmissione semestrale al Servizio Centrale Ragioneria della situazione generale dei lavori e delle provviste i cui totali dovranno concordare con la contabilità;

4° All'invio allo stesso Servizio delle liquidazioni finali. corredate del partitario e delle relazioni giustificanti le eventuali economie od eccedenze di spesa;

5° Alla tenuta della rubrica generale dei contratti attivi e passivi ed alla esazione od al pagamento dei medesimi;

6° Alla tenuta in evidenza delle competenze del personale insoddisfatte e dei mandati di pagamento inestinti e al conseguente invio annuale al Servizio Centrale Ragioneria della dimostrazione dei rispettivi saldi;

7° Alla tenuta della rubrica delle rappresentanze legali delle Ditte e prenotazione delle cessioni, pignoramenti, ecc. a danno delle stesse;

8° Al diretto invio al Servizio Centrale Ragioneria dei moduli R. 235 e R. 236 (ritenute del 2 % sulle cessioni stipendio e addebiti al conto « Erogazioni al fondo di garanzia » per le cessioni stesse) ed i resoconti mensili della gestione mutui al personale;

9° Alla registrazione delle ritenute per pigioni, fondo garanzia case per i ferrovieri e per le Cooperative edilizie ferroviarie;

10° All'invio dei bilanci semestrali dei conti di personale (Mod. R. 266) al Servizio Centrale Ragioneria;

11° Alla tenuta degli inventari (Mod. R. 127) e rispettivi conti correnti a valore (Mod. R .128) ricevendo dalle singole Ragionerie i registri aggiornati a tutto il 30 giugno 1923;

12° Alla compilazione annuale dell'elenco dei saldi inventa-

riali (Mod. R. 129) da trasmettersi al Servizio Ragioneria, concordanti con le risultanze della rispettiva contabilità;

13° Alla compilazione dei mandati d'ordine per la contabilità del materiale d'esercizio in aumento e in diminuzione di inventario e relativo raffronto coi risultati della contabilità.

IV.

I ruoli paga e i mandati (di pagamento e d'introito) emessi dagli Uffici distaccati non costituenti sedi contabili, saranno trasmessi al rispettivo Servizio centrale, il quale, previa verifica di sua competenza, li comprenderà nei suoi riassunti, e, dopo averli firmati, li invierà come i propri, al Riparto Controllo Cassa di competenza. E' fatta eccezione per le Officine di grande riparazione del materiale rotabile e per quelle del Servizio Lavori per le quali i ruoli paga saranno inviati dalle Officine stesse al Riparto Controllo Cassa di competenza che, dopo il pagamento, li invierà ai rispettivi Servizi. I Servizi stessi a verifica e registrazione compiuta, li trasmetteranno al Servizio Centrale Ragioneria.

Tutti i documenti emessi dagli Uffici dei Capi Compartimento saranno appoggiati alla Divisione Movimento in sede.

Le contabilità riguardanti l'esercizio 1922-23 avranno corso con le norme finora in vigore.

V.

Con norme speciali, da emanarsi dal Servizio Ragioneria, sarà disciplinato il passaggio dei registri (inventari, ecc) e degli altri elementi contabili dalle Ragionerie alle sedi di competenza che verranno determinate, nonchè il funzionamento dei riparti controllo Cassa. Saranno pure impartite le istruzioni sulle verifiche da compiersi dal Corpo Ispettivo. dagli Uffici Centrali del Servizio Ragioneria e dagli altri Servizi Centrali specie per quanto ha tratto al controllo da esplicarsi sulle competenze del personale.

I documenti esistenti al 30 giugno 1923 negli archivi delle cessate Ragionerie saranno conservati, a cura del Riparto Controllo Cassa, in locali che saranno assegnati dal Capo Compartimento.

Approvato da S. E. il Commissario Straordinario.

Ordine di servizio N. 69.

Estensione di servizio nella fermata di Tortoreto Spiaggia.

Col giorno 25 giugno 1923 la fermata di Tortoreto Spiaggia, della linea Ancona-Castellammare Adriatico, attualmente ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani con le norme in vigore per le case cantoniere, viene abilitata al servizio stesso senza limitazioni ed a quello merci a grande e piccola velocità per:

— i trasporti a carro completo (esclusi i veicoli e il bestiame) con obbligo alle parti di eseguire le operazioni di carico e di scarico, a qualunque classe le merci appartengano, verso abbuono della quota di diritto fisso stabilita dalle tariffe;

— i trasporti in collettame non eccedenti il peso di Kg. 500 e costituiti da colli non superanti i Kg. 50 ciascuno.

La fermata di Tortoreto Spiaggia effettuerà il versamento degli introiti alla Cassa compartimentale di Ancona, sotto l'osservanza dell'articolo 26 delle « Disposizioni e norme riguardanti il servizio dei valori e delle merci assicurate », pubblicate con l'ordine di servizio n. 91-1917, e con la periodicità indicata alla lettera *E* dell'elenco di cui l'ordine di servizio n. 184-1913, e cioè ogni cinque giorni.

Detta fermata è provvista di:

— un binario di carico e scarico diretto, allacciato al binario di corsa mediante due comunicazioni semplici, disposte in senso inverso, e avente una lunghezza complessiva di m. 175;

— un piazzale di accosto per i veicoli ordinari, della larghezza massima di m. 11 e minima di m. 5, fronteggiante il binario suddetto e al quale si accede per apposito cancello praticato nel recinto che divide il piazzale medesimo dalla strada di accesso alla fermata.

La fermata stessa è protetta da due semafori di seconda categoria, situati a destra rispetto ai treni a cui comandano ed alla distanza dall'asse del fabbricato viaggiatori, di metri 1118

quello lato Ancona (al Km. 304 + 863) e di metri 1122 quello lato Castellammare Adriatico (al Km. 307 + 103).

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921), a pagina 16, di contro al nome della fermata di *Tortoreto Spiaggia* si dovrà cancellare la stelletta e sostituire l'indicazione LB con LO.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914), a pagina 61, al nome della fermata di *Tortoreto Spiaggia* si dovrà annullare la caratteristica di « Casa Cantoniera » e, di contro, nelle colonne 6 e 7 si dovrà sopprimere il richiamo (6) alle lettere V e B, e nelle colonne 8 e 10 si dovranno esporre rispettivamente le lettere G e O col richiamo (16), riportando in calce alla detta pagina la corrispondente nota:

« (16) Per i trasporti a carro completo, con obbligo alle parti « di eseguire le operazioni di carico e scarico, verso abbuono della « quota stabilita dalle tariffe vigenti; per le merci in collettame « limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di Kg. 500 e « composti di colli non superanti i Kg. 50 ciascuno ».

Nella parte II del prontuario suddetto (edizione 1° marzo 1922), a pagina 34 (tabella polimetrica 127) ed a pagina 68 (indice alfabetico) cancellare il dischetto nero di contro al nome di Tortoreto Spiaggia.

In tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali si trova indicato il nome di Tortoreto Spiaggia con l'indicazione di « casa cantoniera » tale caratteristica dovrà essere depennata.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 70.

Trasporti per conto delle Società cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari.

(Vedi ordini di servizio n. 48-1918 e n. 138-1921).

La « Società cooperativa ferrovieri di consumo » di Como, la « Società anonima cooperativa di consumo ferroviari dello Stato » di Montebelluna, la « Società anonima cooperativa di consumo fra gli agenti delle strade ferrate della Nord Milano » di Saronno, la « Società cooperativa di consumo ferroviaria » di Seregno e la « Cooperativa di consumo ferrovieri » di Varese devono essere depennate dall'allegato *A* (ristampato con l'ordine di servizio n. 48-1918) al « Regolamento sui trasporti per conto delle Società cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari » di cui l'ordine di servizio n. 167-1911.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 71.

Servizio merci nella stazione di S. Palomba.

(Vedi ordine di servizio n. 78-1920).

A partire dal 1° maggio 1923, la stazione di S. Palomba, sul tronco Roma-Carano della linea direttissima Roma-Napoli, è stata abilitata al servizio merci a P. V., limitatamente ai trasporti a carro completo in partenza, per conto della Ditta Fioravanti Alfredo, computando la distanza tassabile da Carroceto (via Cecchina), quando i trasporti abbiano la destinazione di Roma ed oltre; da Roma Tuscolana, quando i trasporti abbiano la destinazione delle stazioni di Anzio e Nettuno, poste al sud di Carroceto; da Carroceto con l'aggiunta di 46 chilometri, quando i trasporti

abbiano la destinazione di stazioni poste su tutte le altre linee.

In conseguenza di quanto sopra, si dovrà:

— Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914), a pag. 55, di fronte al nome della stazione di S. Palomba, nella colonna 10, esporre la lettera *O* con il richiamo (11) e riportare a piè di pagina la seguente annotazione:

(11) Limitatamente ai trasporti a carro completo in partenza, per conto della Ditta Fioravanti Alfredo, computando la distanza tassabile nel modo seguente: da Carroceto (via Cecchina), quando i trasporti abbiano la destinazione di Roma ed oltre; da Roma Tuscolana, quando i trasporti abbiano la destinazione delle stazioni di Anzio e Nettuno, poste al sud di Carroceto; da Carroceto con l'aggiunta di 46 chilometri, quando i trasporti abbiano la destinazione di stazioni poste su tutte le altre linee.

— Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921), a pag. 16, di contro al nome di S. Palomba, esporre il richiamo (49) e sostituire la lettera *B* con le lettere *LO-g*, e a pag. 18 trascrivere la seguente nota:

(49) S. Palomba - Ammessa ai soli trasporti a P. V. in partenza a carro completo, per esclusivo conto della Ditta Fioravanti Alfredo, computando le distanze tassabili con apposite norme.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 72.

Trasformazione del magazzino di Siena in magazzino di officina a scorta mobile.

(Vedi ordine generale n. 6-1914; ordine di servizio n. 392-1914; ordine di servizio n.10-1920)

A datare dal 1° luglio p. v., il Magazzino di Siena resta soppresso. Cessa così la competenza di giurisdizione prevista pel detto

Magazzino a pagina 16 e 17 del fascicolo « Circoscrizione dei magazzini » allegato all'ordine di Servizio n. 392-1914 ed a pagina 9, 12, 19 e 24 del « Prospetto della circoscrizione dei magazzini » allegato all'ordine di servizio n. 76-1915. Colla stessa data 1° luglio p. v. e con elementi tratti dal sopprimendo magazzino, viene costituito nel luogo un magazzinetto a scorta mobile annesso all'officina con incarico di provvedere alle somministrazioni interessanti l'officina stessa non che gli altri impianti in sede (Deposito locomotive e squadra di rialzo) dipendenti dal Servizio materiale e trazione.

In dipendenza di quanto sopra, restano assegnate alla giuri sdizione del Magazzino di Firenze le somministrazioni dei materiali di cui le colonne 11, 12, 14, 18 del quadro *A*, allegato all'Ordine di servizio n. 398-1914 (pagina 16 e 17) per gli Enti compresi nelle linee Empoli, Siena, Chiusi e Asciano-Montepescali-Grosseto, esclusi ben s'intende, gli impianti sedenti in Siena alla dipendenza del Servizio materiale e trazione, pei quali provvede il costituendo magazzinetto di officina come sopra è detto.

Il Magazzinetto di Siena — a sua volta — avrà come base di rifornimento il Magazzino di Firenze, al quale farà capo anche per le vendite dei materiali fuori uso.

Con apposite disposizioni d'ordine interno e di comune intesa i Servizi interessati stabiliranno le modalità di esecuzione del provvedimento riguardo ai conseguenti movimenti di scorte e di personale e concreteranno precise norme circa il funzionamento del costituendo magazzinetto ed i suoi rapporti col Magazzino di Firenze e col Servizio approvvigionamenti.

Ordine di servizio N. 73.

Norme per le visite periodiche dei veicoli.

1. — Tutti i veicoli inscritti nel parco delle Ferrovie dello Stato, comprese quindi anche le carrozze per il servizio postale e le carrozze cellulari nonchè i veicoli di proprietà privata, devono

essere sottoposti a visite periodiche con o senza rialzo, negli intervalli di tempo indicati nel seguente prospetto:

SPECIE DEI VEICOLI	Intervallo di tempo tra una visita e la successiva	
	Visita semplice senza rialzo	Visita con rialzo
	Mesi	Mesi
a) Carrozze adibite ai servizi diretti internazionali (O. di S. 17-1923). . .	1	6
b) Veicoli muniti di apparecchi per il freno continuo o della sola condotta	9	18
c) Non muniti di apparecchi per il freno continuo	—	18
CARRI:		
a) Carri coperti muniti di apparecchi per il freno continuo o della sola condotta	9	36
b) Carri coperti senza apparecchi per il freno continuo ed indistintamente tutti i carri scoperti e i carri serbatoi	—	36

2. — Sugli intervalli di tempo sopra indicati è ammessa una tolleranza di 5 giorni per le carrozze e di 15 giorni per i carri che trovansi in composizione a treni o siano già carichi, quando però da un'accurata visita risulti che si trovano in buone condizioni, specialmente per quanto riflette il rodiggio. In tal caso i verificatori applicheranno al veicolo l'etichetta mod. V. 57 (bianca) perchè il veicolo venga ritirato dalla circolazione appena possibile ma sempre entro i limiti della suddetta tolleranza.

Per contro la visita, con o senza rialzo, dovrà per ovvie ragioni, essere opportunamente anticipata a quei veicoli che trovansi in riparazione e pei quali l'intervallo di tempo non ancora scaduto fosse prossimo a scadere dopo l'uscita dalla riparazione.

3. — Pei veicoli appartenenti ad amministrazioni ferroviarie estere, salvo quelle altre speciali disposizioni che venissero emanate, vale quanto è prescritto nel paragrafo 2° dell'art. III delle

disposizioni per l'unità tecnica delle strade ferrate, di cui all'Ordine di Servizio n. 105-1915, e cioè:

« Al momento del passaggio di un veicolo sulla rete dello Sta-
« to confinante, il tempo trascorso dopo l'ultima revisione minu-
« ziosa (visita con rialzo) nòn deve oltrepassare tre anni. Tuttavia
« i veicoli carichi o no, che possono viaggiare sulle proprie ruote
« e che rientrano nel loro Stato di origine, debbono essere accet-
« tati dalle Amministrazioni intermedie quand'anche questo tem-
« po sia scaduto ».

Devesi peraltro tener presente che alcune Ferrovie estere per speciali condizioni create dal dopo guerra, hanno aumentato l'intervallo di tempo per l'effettuazione del riazo ai propri carri portandolo ad un massimo di 5 anni per cui, a deroga transitoria di quanto prescrive il surriportato paragrafo, restano in vigore per i carri esteri, e fino a nuovo avviso in contrario, le disposizioni dell'Ordine di Servizio n. 117 pubblicato nel Bollettino ufficiale n. 52 del 25 dicembre 1919.

4. — Pei veicoli appartenenti ad altre Amministrazioni ferroviarie italiane valgono per assimilazione le medesime suaccennate norme riferentesi ai veicoli delle Amministrazioni ferroviarie estere, salvo speciali disposizioni, ed eccettuata la deroga di cui l'ultimo capoverso del precedente comma 3).

5. — Pei veicoli della Compagnia internazionale delle carrozze con letti, destinati ai servizi interni italiani, valgono le presenti prescrizioni riferentesi ai veicoli delle Ferrovie dello Stato; pei veicoli della Compagnia stessa adibiti ai servizi internazionali valgono le norme suaccennate relative ai veicoli delle Amministrazioni ferroviarie estere; salvo sempre in ogni caso speciali disposizioni ed eccettuata la deroga di cui sopra.

6. — Le visite periodiche eseguite ai veicoli inscritti nel parco delle Ferrovie dello Stato, sia che si tratti di visita con rialzo come la visita semplice senza rialzo (intermedia), saranno segnate su entrambi i lungheroni, di regola a destra di chi guarda il veicolo, indicando, con la sigla convenuta, la località (officina o squadra rialzo) dove è stata effettuata la visita e, di seguito, le cifre della data (giorno, mese, anno), facendo però precedere l'abbreviazione ALZ (che significa alzato) allorquando trattasi di visita

con rialzo e l'abbreviazione VIS (che significa visitato) allorquando si tratta di visita semplice senza rialzo.

L'indicazione relativa al rialzo deve essere fatta in tinta rossa, quella relativa alla visita semplice in tinta bianca e quest'ultima dovrà essere posta sotto quella del rialzo. Quando il veicolo viene rialzato basta applicare sui longheroni la sola indicazione della visita con rialzo.

Così ad esempio: le indicazioni:

ALZ. Fg. O. 15-12-14 (in tinta rossa).
VIS. Spd. 16-9-15 (in tinta bianca).

significheranno che al veicolo venne eseguita la visita con rialzo il 15 dicembre 1914 a Foggia Officina e la visita semplice senza rialzo il 16 settembre 1915 presso la Squadra Rialzo di Sampierdarena.

7. — Le sigle da usarsi per l'indicazione delle località sono quelle notificate con la Circolare n. 30-1921 (Bollettino ufficiale n. 29 del 21 luglio 1921) e successive che venissero emanate a complemento od a modificazione.

Il presente Ordine di Servizio sostituisce ed annulla l'Ordine di Servizio n. 281-1915 nonchè l'Ordine di Servizio n. 104-1918 che sopprimeva temporaneamente per i carri F. S. l'obbligatorietà della visita con rialzo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 11, 32, 40, 41, 42, 44 e 45 *ed ai Controllori del materiale.*

Ordine di servizio N. 74.

Cambiamento di nome delle stazioni di Ostiense, Portonaccio e Prenestina.

Dal 1° giugno 1923, le stazioni di *Ostiense*, della linea Roma-Pisa, di *Portonaccio*, della linea Firenze-Chiusi-Roma, e di *Prene-*

stina, della linea Roma-Sulmona, hanno assunto, rispettivamente, le nuove denominazioni di *Roma Ostiense*, *Roma Tiburtina* e *Roma Prenestina*.

Di conseguenza, nella parte 1ª del volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914), si dovrà:

— alle pagine 41, 46 e 47, depennare rispettivamente il nome delle stazioni di *Ostiense*, *Portonaccio* e *Prenestina* con le relative indicazioni.

— alla pagina 50, iscrivere in sede opportuna le stazioni di *Roma Ostiense*, con le indicazioni esistenti per *Ostiense*, *Roma Prenestina* con le indicazioni esistenti per *Prenestina* e *Roma Tiburtina* con le indicazioni esistenti per *Portonaccio*.

Nella parte 2ª del Prontuario stesso si dovrà:

— alle pagine 31 (tabelle 115*B* e 115*C*), 32 (tabella 119), 33 (tabella 124) e 35 (tabella 129), cambiare rispettivamente *Ostiense*, *Portonaccio* e *Prenestina* in *Roma Ostiense*, *Roma Tiburtina* e *Roma Prenestina*;

— alle pagine 62 e 64, depennare il nome delle stazioni di *Ostiense*, *Portonaccio* e *Prenestina* con le relative indicazioni;

— alla pagina 65, iscrivere in sede opportuna le stazioni di *Roma Ostiense* con le indicazioni esistenti per *Ostiense*, *Roma Prenestina* con le indicazioni esistenti per *Prenestina* e *Roma Tiburtina* con le indicazioni esistenti per *Portonaccio*.

Conforme modificazione dovrà apportarsi in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome delle stazioni suddette.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 34.

Norme riguardanti il passaggio dei Depositi combustibili dal Servizio Approvvigionamenti al Servizio Materiale e Trazione.

I Depositi Combustibili incaricati della rifornitura del carbone e dei lubrificanti alle locomotive, ed eccezione di quelli di Salerno, di Siracusa e di Fiume, passano, alla data del 1° luglio 1923, giusta deliberazione n. 1102 del 5 giugno 1923 di S. E. il Commissario Straordinario, alle dipendenze del Servizio Materiale e Trazione, il quale si assume l'incarico della loro gestione in quanto riguarda lo scarico, carico, conservazione e distribuzione dei combustibili in genere, dei lubrificanti e delle materie grasse affini.

I Depositi Combustibili di Salerno, di Siracusa e di Fiume sopracitati, dato il continuo collegamento fra le operazioni dell'Agenzia Marittima e quelle del Deposito Combustibili propriamente detto, saranno gestiti dal Servizio Approvvigionamenti per conto del Servizio Materiale e Trazione.

Restano al Servizio Approvvigionamenti gli incarichi riguardanti l'acquisto, l'assegnazione, il trasporto, la ripartizione periodica ai Depositi Combustibili tutti e gli eventuali spostamenti successivi, a seconda delle esigenze di ognuno di essi, dei carboni, dei combustibili varii, dei lubrificanti e delle materie grasse affini sopradetti. Così pure al Servizio Approvvigionamenti resta da provvedere alla fornitura ed alla consistenza delle scorte stabilite, ordinarie e straordinarie, presso i Depositi Combustibili e nei luoghi di concentramento, ed ai controlli periodici. Per assolvere tali incarichi il Servizio Approvvigionamenti corrisponderà, occorrendo, direttamente coi Depositi Locomotive, informandone, per norma, la Divisione Materiale e Trazione competente.

La relativa gestione contabile resta pure al Servizio Approvvigionamenti e verrà espletata con le norme tuttora in vigore, anche per quanto riguarda la regolarizzazione e contabilizzazione di eventuali differenze contabili od ammanchi.

I combustibili, i lubrificanti e le materie grasse affini distribuite alle unità dipendenti dal Servizio Materiale e Trazione, continueranno ad essere, a cura del Servizio Approvvigionamenti, addebitate, a fine di ogni mese, al detto Servizio Materiale e Trazione in base alle risultanze dei buoni TV-301 e degli altri documenti contabili ora in vigore.

I Depositi Combustibili continueranno ad essere distinti in Autonomi ed Aggregati, e passano alla dipendenza del Capo Deposito Locomotive in tutte le località sede di Deposito, con o senza dotazione di locomotive. Negli altri casi il Servizio Materiale e Trazione farà gestire il Deposito Combustibili dal Capo Stazione, il quale seguiterà a servirsi, come già provvede attualmente, del personale di manovalanza di Stazione nei casi in cui esso possa attendere promiscuamente ai lavori del Deposito Combustibili e della Stazione. In caso contrario il personale adibito o da adibirsi esclusivamente ai Depositi Combustibili, verrà passato dal Servizio Movimento e Traffico al Servizio Materiale e Trazione o da quest'ultimo assegnato ai detti impianti.

I depositi combustibili che non siano sedi di deposito locomotive, fanno parte e quindi sono alle dipendenze della giurisdizione del deposito locomotive al quale sono aggregati gli altri impianti distaccati del Servizio materiale e trazione (verificatori, pulitori, personale di macchina) stabiliti da quadri orario.

I capi-stazione e gerenti di tali Depositi Combustibili corrisponderanno coi capi Deposito Locomotive per provvedimenti di urgenza riguardanti la distribuzione delle materie, e con le Divisioni Materiale e Trazione per quanto riguarda la parte amministrativa e di personale.

Alla data 1° luglio 1923, passerà, pertanto, al Servizio Materiale e Trazione tutto il personale di dirigenza, amministrativo e di manovalanza, addetto attualmente ed in modo esclusivo ai Depositi Combustibili Autonomi; nonchè i meccanismi, mezzi d'opera ed attrezzi necessari per l'espletamento della gestione di cui trattasi; meccanismi, mezzi d'opera e attrezzi che verranno assunti mediante passaggio del carico inventariale dal Servizio Approvvigionamenti al Servizio Materiale e Trazione. In data successiva e previ accordi col Servizio Movimento e Traffico, passerà al Servizio Materiale e Trazione il personale che è esclusi-

vamente adibito ai lavori dei Depositi Combustibili aggregati. Fanno eccezione a quanto sopra, come già detto, i Depositi Combustibili di Salerno, Siracusa e Fiume.

Le attribuzioni del Gerente il Deposito Combustibili, anche in seguito al suo passaggio al Servizio Materiale e Trazione, non vengono mutate, restando la gestione contabile dei Depositi Combustibili al Servizio Approvvigionamenti. Dovrà pertanto il detto gerente, in conformità alle istruzioni che riceverà dal prefato Servizio, trasmettere agli Uffici del Servizio Approvvigionamenti tutti gli elaborati contabili e statistici che, come ora, riguardano la gestione contabile.

Dovrà invece rivolgersi al capo Deposito Locomotive da cui dipende, per tutto ciò che riguarda la gestione attiva ed il relativo personale (distribuzione combustibili e lubrificanti, utilizzazione materiale, pratiche disciplinari, ecc.).

Il capo Deposito Locomotive dovrà, unitamente al gerente il Deposito Combustibili, rispondere del buon andamento della gestione, specie per quanto riguarda la regolarità della distribuzione dei combustibili, dei lubrificanti e delle materie affini, la buona conservazione, manutenzione ed utilizzazione dei mezzi meccanici di cui il Deposito dispone e la buona utilizzazione del personale di manovalanza.

Il capo Deposito Locomotive dovrà sussidiare il Deposito Combustibili ogni qual volta se ne presenti la necessità, assegnando ad esso temporaneamente personale di manovalanza, che distorrà da altre occupazioni dal Deposito Locomotive. Analogamente dovrà utilizzare l'opera del personale del Deposito Combustibili, adibendolo anche a lavori del Deposito Locomotive, quando ve ne sia la possibilità, e ciò per potere ottenere una più intensa utilizzazione del personale di fatica, raggiungendo nello stesso tempo economia di spesa.

La distribuzione dei combustibili, dei lubrificanti e delle materie affini, come si pratica ora, sarà effettuata a mezzo del personale del Deposito Combustibili; la manipolazione del carbone per la formazione dei cumuli continuerà di massima ad essere eseguita da privati, a mezzo di cottimisti.

Non è quindi escluso che, dove se ne riconosca la opportunità

e l'economia, si provveda ad una estensione o modificazione delle prestazioni dei privati, modificando i contratti relativi.

L'esame, la compilazione e la seguente trattazione di tali contratti viene assunta dal Servizio Materiale e Trazione, dalle Divisioni dipendenti o dalle Delegazioni, a seconda della competenza.

A differenza di quanto attualmente praticano i Depositi Combustibili, i quali compilano gli stati di presenza ed i ruoli di paga del proprio personale e provvedono, direttamente, alla relativa liquidazione fino all'inoltro dei ruoli stessi al Servizio Approvvigionamenti, a datare dal mese di luglio 1923, per quanto riguarda il pagamento delle competenze al personale, i Depositi Combustibili sopra detti si conformeranno al procedimento in vigore per i Depositi Locomotive. Essi, quindi, compileranno lo stato di presenza Mod. TV. 437 ed alla fine di ogni mese lo trasmetteranno, a mezzo del Deposito Locomotive, alla Divisione o Delegazione competente, la quale provvederà alla compilazione e liquidazione dei ruoli.

Le prestazioni che, in conseguenza di quanto sopra, rende il Servizio Movimento e Traffico al Servizio Materiale e Trazione, e quelle che quest'ultimo rende al Servizio Approvvigionamenti e viceversa, non daranno luogo ad alcun giro di spesa, trattandosi di passaggio di cifre da uno all'altro conto delle spese vere e proprie di esercizio.

I Servizi Materiale e Trazione, Approvvigionamenti e Movimento e Traffico, ognuno per la parte di competenza, provvederanno a dare istruzioni per le ulteriori disposizioni di dettaglio.

Il Direttore Generale

ALZONA.

Sentenza

Contratto di trasporto - Reclamo - Mancata risposta - Sollecitatorie - Prescrizione.

Le sollecitatorie, seguite al primo reclamo amministrativo rimasto inevaso, non possono avere efficacia interruttiva della prescrizione.

CORTE APPELLO DI MILANO. — Sentenza 19 dicembre 1922. (*Est.* Protti) Ditta Jachy Maeder, Martini ed altri contro Ferrovie Stato.

Omissis.

La Società Martini e C. ha appellato dalla sentenza del Tribunale sostenendo aver errato i primi giudici nell'affermare che il corso della prescrizione nei riguardi delle Ferrovie dello Stato non era rimasto interrotto dalle pratiche amministrative fatte ad ottenere il rimborso del collo spedito dalla Ditta Yachy Maeder e C. a mezzo della Società Piemontese dei Trasporti appoggiato alla Ditta Martini e C. di Ventimiglia, che a sua volta doveva inoltrarlo ad Oporto, collo andato smarrito e completamente svincolato dalla Ditta Martini e C. medesima.

Osserva la Corte che il Tribunale, basandosi su circostanze positive di causa, ha ritenuto che il collo in questione doveva giungere a Ventimiglia il 21 giugno 1918; che in detto giorno venne svincolata la spedizione per poter presentare, come fu presentato, reclamo amministrativo per ottenere il rimborso del prezzo del collo stesso andato perduto durante il trasporto ferroviario; e che, non avendo approdato le pratiche amministrative, la Società Martini e C. per esercitare utilmente la sua azione nei riguardi delle Ferrovie avrebbe dovuto provvedersi giudizialmente dopo decorsi 40 giorni dalla presentazione del reclamo in via ammini-

strativa e fino a che trascorressero sei mesi da detta decorrenza. Ciò è esatto e trova suo fondamento nel disposto degli art. 146 Tariffe 10 della legge 12 luglio 1906, n. 332, 45 della legge 7 luglio 1907, n. 429 e art. 926, del Codice di commercio avendo la Ditta Martini e C. premesso il giudizio contro le Ferrovie dello Stato con la citazione 4 gennaio 1920, anzichè entro il 31 gennaio 1919, non poteva non accogliersi la eccezione di prescrizione opposta dall'Amministrazione ferroviaria convenuta. Come è infatti, ritenuto il Tribunale e come ribadisce la Corte, non si può riconoscere effetto interruttivo della prescrizione alle sollecitatorie seguito al primo reclamo amministrativo. Notisi che dalle lettere prodotte per copia, dalla stessa Martini e C. scritta alle Ferrovie dello Stato, a reclamare il rimborso su accennato, si rileva che l'Amministrazione ferroviaria non ha dato mai risposta alcuna (se fosse stata data sarebbe stata prodotta in causa) e che perciò non si può parlare di trattative per una soluzione della vertenza in via amministrativa.

E il pertinace silenzio delle Ferrovie doveva consigliare l'interessata Ditta a provvedersi per tempo in sede di giudizio a scongiurare il compimento della prescrizione.

Fu anche di recente giudicato che il reclamo amministrativo in materia di vertenza ferroviaria non trae seco l'obbligo di un provvedimento e può rimanere senza risposta per un tempo indefinito; e se i ripetuti reclami in via amministrativa alle Ferrovie avessero efficacia interruttiva farebbero perdurare perpetuamente la incertezza dei diritti e rapporti dipendenti dal contratto di trasporto, ciò che appunto l'Istituto della prescrizione breve ha voluto ovviare.

Del resto, sulla questione che solo il primo reclamo amministrativo, non anche gli ulteriori, abbia efficacia sospensiva della prescrizione per quaranta giorni, la giurisprudenza è pacifica e che qualunque lettera diretta all'Amministrazione delle Ferrovie abbia efficacia di interrompere la prescrizione, è tesi ardita se non altrettanto contraria al testo letterale della legge ed ai principî generali che regolano l'Istituto della prescrizione. L'appello della Ditta Martini e C. contro le Ferrovie, va, dunque, respinto col carico delle spese.

Neppure è fondato l'appello proposto dalla Società Piemon-

tese di Trasporti, ora fallita, contro la Ditta Martini e C. in quanto che, sempre in ordine al contratto di trasporto di cui sopra, la Ditta Martini e C. venne chiamata in giudizio, quale garante con l'atto di citazione 20 novembre 1919; cioè quando l'azione era prescritta, essendo maturato il corso della prescrizione fino dal 31 gennaio 1919. Che si versi in tema di contratto di trasporto non vi è dubbio; non è il caso di ripetere quanto in proposito si è già detto: che la Ditta Martini e C. era incaricata di provvedere all'inoltro del collo in questione ad Oporto.

Le sollecitatorie della Società Piemontese di Trasporti non hanno alcuna efficacia interruttiva della prescrizione. La Ditta Martini e C. che svincolò contabilmente il collo perduto e subito inoltrò il reclamo amministrativo alle Ferrovie e fece di ciò avvertita la Società Piemontese di trasporti e da incarico di questa sollecitò poi ripetutamente le Ferrovie a liquidare la vertenza, ha fatto quanto doveva fare; in corrispondenza continua colla Società Piemontese, se di trasporti, pienamente edotta dello stato delle cose, non aveva affatto l'obbligo di assumere l'iniziativa di un giudizio sotto la propria responsabilità; essa non si è mai rifiutata di farlo ma si sarebbe prestata solo che la Società Piemontese di trasporti esplicitamente se ne fosse provveduta in sede contenziosa. La corrispondenza in atti sta chiaramente a ciò dimostrare.

Ha errato, dunque, la Società Piemontese a far intervenire in giudizio la Ditta Martini e C. per essere sollevata dalle domande della Ditta Yachy Maeder e C. mentre sapeva che di nulla doveva rispondere e constringendola così ad azionare le Ferrovie dello Stato, e per ciò deve risponderle di tutte le spese col fatto suo cagionatole comprese quelle che la Ditta Martini e C. dovrà corrispondere alle Ferrovie dello Stato.

La Società Piemontese, in prime cure, aveva declinato ogni responsabilità, in ordine allo smarrimento del collo e sostenuto che di nulla doveva rispondere alla Ditta Yacho Maeder e C. avendo esaurito l'obbligo suo con la consegna del collo alla Ferrovia, e coll'averlo diretto alla Ditta Martini e C. suggerita dalla stessa Ditta Yachy Maeder. Ma tale tesi principale venne scartata giustamente dal Tribunale. Non può parlarsi di commissione nella fattispecie, non può non qualificarsi contratto di trasporto il rapporto intervenuto fra la Società Piemontese di Trasporti e la

Ditta Yachy Maeder e C. ove si ricordi il disposto dell'articolo 380 del Codice di commercio per il quale il *vettore* è chiunque assuma in qualunque modo di eseguire o di far eseguire trasporti, e si ricordi ancora che dopo spedito il collo della Yachy Maeder la Società Piemontese di Trasporti non si disinteressa affatto dell'ulteriore inoltro del medesimo e di ottenere il rimborso, dopo che lo seppe smarrito come dimostra la corrispondenza in atti colla Ditta Martini e C.

Che siano in tema di contratto di trasporto sostenne sempre la Ditta Yachy Maeder e C., come si rileva dalla sua comparsa conclusionale e note di udienza. E allora su questa ha aspettato ad esperire la sua azione in giudizio contro la Società Piemontese di Trasporti fino al 20 settembre 1919, quando, cioè, la prescrizione dell'azione si era già verificata, agli effetti dell'eccezione di prescrizione non può sottrarsi sempre che sia stata opposta legalmente e tempestivamente.

Sostiene la Yachy Maeder e C., che questa eccezione non fu sollevata in prime cure e che di proposta in appello non ha più diritto la Società Piemontese avendovi rinunciato.

Osserva la Corte che il disposto dell'art. 2110 del Codice civile consente con norma chiara e precisa la proponibilità della prescrizione anche in appello sempre che chi aveva diritto di opporla non vi abbia rinunciato. Ora è fuori di dubbio che la Società Piemontese di Trasporti non vi ha espressamente rinunciato; anzi nell'atto di citazione 30 novembre 1919, notificato alla chiamata in garanzia Ditta Martini e C. ha fatto espressa riserva di valersi di ogni eccezione di fronte alla domanda della Ditta Yachy Maeder e C., e specialmente dell'eccezione della prescrizione. E questo atto di citazione fa parte degli atti della lite considerata nel suo complesso dopo la riunione, mai ostacolata dalle parti, della causa principale, con quella di chiamata in garanzia.

Vi fu rinuncia tacita che possa essere desunta da un fatto, il quale sia incompatibile colla volontà di valersi della prescrizione.

L'avere questa eccezione proposta in appello non è circostanza che possa far pensare alla rinuncia a valersene. La rinuncia tacita, con molta cautela, deve desumersi da fatti non equivoci o quanto meno da un contegno difensionale che implichi necessariamente la volontà di non far valersi della prescrizione. Ora la So-

cietà Piemontese di Trasporti ha sempre negato di dover corrispondere alla Ditta Yachy Maeder e C l'importo del collo che è andato smarrito e ha sostenuto in prime cure, e anche in sede di appello che non un contratto di trasporto ma di commissione stipulò con la Ditta predetta e solo in subordine, ove fosse ritenuta vettrice, ha dato prove tendenti ugualmente ad esonerarla da responsabilità. Se ora in appello nell'ipotesi che la sua tesi principale, come in prime cure, venga scartata e le si riconosca veste di vettore, ha proposto l'eccezione di prescrizione (per sottrarsi alla accollatale responsabilità scopo precipuo della sua difesa) non può respingersi tale eccezione affermando con troppa facilità, che si verifica una tacita rinuncia alla medesima.

Ma questa prescrizione semestrale fu interrotta dalla corrispondenza passata fra le parti. La Ditta Yachy Maeder e C. afferma che si è all'uopo ricordata specialmente la lettera 1° maggio 1919 da essa scritta alla Società Piemontese di Trasporti e la risposta di questa in data 7 maggio 1919.

Ma la lettera 1° maggio 1919 non dice altro che queste parole: « *non potendo più oltre trascinare tale pratica vi preghiamo di volerci bonificare l'importo della fattura di franchi* 2013.45 *lasciando a voi la facoltà e pieni diritti di rivalsa dalla Ferrovia* ». Alla quale la Società Piemontese di Trasporti con la lettera 7 maggio successivo replicò dicendo: *Le Ferrovie francesi,* non hanno ancora evaso il nostro reclamo; diteci se dobbiamo affidare la pratica ad un legale per la sua definizione.

Ora si noti che la spedizione era avvenuta fino dal 18 giugno 1918 e che la prescrizione semestrale si era ormai da un pezzo avverata; ma a prescindere da ciò come si può dire che è intervenuto un atto interruttivo della prescrizione nei modi e nelle forme di cui all'articolo 2126 Codice civile? La lettera 1° maggio 1919 di cui sopra non costituisce una intimazione e non può essere considerata equivalente all'intimazione necessaria a porre in mora il debitore: che non ha bisogno di dimostrazione: e la risposta a quella lettera non è che una risposta evasiva senza alcuna concludenza se la Società Piemontese di Trasporti parla di Ferrovie francesi e di giudizio da intentare . . . . quando non era più tempo utile a ciò.

Pertanto, la sentenza del Tribunale va parzialmente rifor-

mata con la soccombenza della Ditta Jachy Maeder e C. nei confronti della Società Piemontese dei Trasporti cui vanno rifuse le spese del giudizio, esclude quelle relative alla chiamata in garanzia fatte dalla Società Piemontese di sua iniziativa era suo rischio e le cui conseguenze non devono essere accollate alla Ditta Yachy Maeder e C.

Per questi motivi, rigetta.

Massima

Infortunio a bordo di una nave - Comandante appartenente allo Stato Maggiore.

Inapplicabilità della legge speciale per gli infortuni sul lavoro.

Il Capitano e gli Ufficiali di bordo, che appartengono allo Stato Maggiore della nave e percepiscono una retribuzione annua superiore alle lire seimila, non fruiscono, a mente dello articolo 21 *del Testo Unico Infortuni* 31 *gennaio* 1904, *n.* 51, *delle disposizioni del Testo medesimo.*

TRIBUNALE DI MESSINA. — Sezione I^a; 17 maggio 1923; Nastasi Giuseppe contro Ferrovie Stato.

ANNO XVI - N. 26

28 GIUGNO 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(616) Roma, 1923-24 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra

Parte seconda — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

(*Per memoria*).

Parte quarta — Giurisprudenza ferroviaria:

Legge 17 ***giugno*** **1923,** ***n.*** **1263,** ***che approva l'esercizio provvisorio degli stati di previsione dell'entrata e della spesa delle amministrazioni dello Stato, per l'anno finanziario dal 1° luglio 1923 al 30 giugno 1924, fino a quando siano approvati per legge*** **(1).**

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

Il Governo del Re è autorizzato ad esercitare provvisoriamente, fino a quando siano approvati per legge, i bilanci delle Amministrazioni dello Stato per l'anno finanziario dal 1° luglio 1923 al 30 giugno 1924, secondo gli stati di previsione dell'entrata e della spesa ed i relativi disegni di legge presentati al Parlamento e modificati con note di variazioni presentate alla Camera il 28 maggio 1923.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 17 giugno 1923.

VITTORIO EMANUELE.

De Stefani.

Visto, *il guardasigilli*: Oviglio.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 20 giugno 1923, n. 144.

R. DECRETO 7 *giugno* 1923, *n.* 1258, *che istituisce un nuovo Compartimento delle Ferrovie dello Stato, con sede a Trieste, e modifica la giurisdizione compartimentale di Venezia, e le circoscrizioni per la rappresentanza legale* (1).

VITTORIO EMANUELE.
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù della delegazione dei poteri conferiti al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Visti gli articoli 11 e 12 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificati col R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Visti i RR. decreti 5 agosto 1912, n. 907; 18 dicembre 1919, n. 2490; 25 novembre 1920, n. 1726 e 24 marzo 1923, numeri 601 e 602;

Udito il commissario straordinario delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È istituito un nuovo Compartimento delle Ferrovie dello Stato avente sede a Trieste, con giurisdizione sulle linee della Venezia Giulia e su quelle poste al di qua del vecchio confine fino a Gemona, Udine e Portogruaro (comprese), più la linea Gemona-Casarsa (esclusa).

Art. 2.

Le linee ferroviarie della Venezia Tridentina vengono incluse nel Compartimento di Venezia, la cui circoscrizione, rispetto ai Compartimenti limitrofi ,resta deliminata come segue:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 20 giuguo 1923, n. 144.

Verona P. N. (compresa), Padova (compresa), Portogruaro (esclusa), S. Vito al Tagliamento (compresa), Casarsa (compresa), Udine (esclusa).

A Trento possono istituirsi per alcuni rami di servizio uffici distaccati, dipendenti dagli uffici compartimentali di Venezia, con le attribuzioni che saranno stabilite dal Commissario straordinario per le Ferrovie dello Stato.

Art. 3.

A partire dalle date indicate nell'art. 1 del R. decreto 24 marzo 1923, n. 602, la circoscrizione territoriale, ai fini della rappresentanza legale di cui all'art. 12 della legge 7 luglio 1907, n. 429 per l'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private, modificato col R. decreto 28 giugno 1912, n. 728, è determinata dall'annessa tabella, che sostituisce la tabella *B*) annessa al R. decreto 5 agosto 1912, n. 907.

Rimangono per altro ferme nei territori annessi all'Italia con le leggi 26 settembre 1920, n. 1322, e 19 dicembre 1920, n. 1778, le disposizioni di cui all'art. 3 del R. decreto 4 febbraio 1923, n. 273.

Art. 4.

Il Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato fisserà la data da cui avranno effetto le disposizioni degli articoli 1 e 2 del presente decreto.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 7 giugno 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

ALLEGATO.

TABELLA indicante la circoscrizione territoriale ai fini della rappresentanza legale.

Compartimento di Torino:

Autorità giudiziarie comprese nella giurisdizione della Corte d'appello di Torino.

Compartimento di Milano:

Autorità giudiziarie comprese nella giurisdizione della Corte d'appello di Milano e della dipendente sezione di Brescia.

Compartimento di Venezia:

Autorità giudiziarie comprese nella giurisdizione della Corte d'appello di Venezia e della dipendente sezione di Trento.

Compartimento di Trieste:

Autorità giudiziarie comprese nella giurisdizione della Corte d'appello di Trieste.

Compartimento di Genova:

Autorità giudiziarie comprese nella giurisdizione della Corte d'appello di Genova.

Compartimento di Bologna:

Autorità giudiziarie comprese nella giurisdizione della Corte d'appello di Bologna.

Compartimento di Firenze:

Autorità giudiziarie comprese nella giurisdizione della Corte d'appello di Firenze.

Compartimento di Roma:

Autorità giudiziarie comprese nella giurisdizione della Corte d'appello diAquila e della Corte di appello di Roma (e dipendente sezione di Perugia).

eccettuate quelle residenti nella città di Roma per le quali gli atti giudiziali devono notificarsi al Direttore generale

Compartimento di Ancona:

Autorità giudiziarie comprese nella giurisdizione della Corte d'appello di Ancona.

Compartimento di Napoli:

Autorità giudiziarie comprese nella giurisdizione della Corte d'appello di Napoli e della dipendente sezione di Potenza.

Compartimento di Bari:

Autorità giudiziarie comprese nella giurisdizione della Corte d'appello di Bari.

Compartimento di Reggio Calabria:

Autorità giudiziarie comprese nella giurisdizione della Corte d'appello di Catanzaro e del tribunale di Reggio Calabria, dipendente dalla sezione di Corte d'appello di Messina.

Compartimento di Palermo:

Autorità giudiziarie comprese nella giurisdizione delle Corti d'appello di Palermo e di Catania e della dipendente sezione di Messina, meno il tribunale di Reggio Calabria.

Delegazione d'esercizio di Cagliari:

Autorità giudiziarie comprese nella giurisdizione della Corte d'appello di Cagliari.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il Ministro dei Lavori Pubblici

CARNAZZA.

R. DECRETO 7 *giugno* 1923, *n.* 1278, *portante modificazioni agli articoli* 9 *e* 12 *del R. Decreto* 31 *dicembre* 1922, *n.* 1809, *relativo al Consiglio superiore dei lavori pubblici* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

In virtù della delegazione dei poteri conferiti al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Visto il R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1809, concernente la riforma dei servizi nel Ministero dei lavori pubblici:

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col Presidente del Consiglio e col Ministro dell'Agricoltura;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Nell'art. 9 del succitato R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1809. al comma 3°, secondo capoverso è soppresso l'inciso « cioè l'ispettore capo dell'Ufficio delle miniere ».

Dell'assemblea generale del Consiglio superiore dei lavori pubblici, di cui all'art. 12 dello stesso R. decreto, farà pure parte il presidente del Magistrato alle acque per le Provincie venete e di Mantova.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 7 giugno 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE CAPITANI D'ARZAGO.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 23 giugno 1923, n. 147.

CIRCOLARE N. AG/9700-B *di S. E. il Commissario straordinario relativa alle carte di libera circolazione per alcune categorie di persone.*

A parziale modificazione della mia circolare N. A. G./7100/3 del 16 maggio u. s. dispongo che le carte di libera circolazione serie Al et At rilasciate alle sottoindicate categorie di persone siano tenute valide nel secondo semestre del corrente anno, *senza che portino la marca di convalidazione di cui alla circolare stessa*:

1. Ex Deputati al Parlamento:

2. Prefetti e Sottoprefetti del Regno;

3. Funzionari e agenti dipendenti dalla Direzione generale di pubblica sicurezza e dai Commissariati compartimentali di P. S.;

4. Personale dipendente dai Circoli delle costruzioni telegrafiche e telefoniche;

5. Ufficiali dello Stato Maggiore del R. Esercito addetti all'Ufficio e alle Delegazioni trasporti militari, alle Comissioni militari di linea e agli Uffici militari di stazione, nonchè Ufficiali e Sottufficiali del Reggimento Genio Ferrovieri per il servizio delle linee Chivasso - Aosta e Bolzano - Merano - Mais;

6. Ufficiali delle R. Dogane e militi della R. Guardia di Finanza addetti al servizio doganale;

7. Personale delle R. Capitanerie di Porto.

Resta fermo, beninteso, che tutte le altre carte di libera circolazione rilasciate al personale delle ferrovie dello Stato e a persone non comprese nelle su indicate categorie non saranno tenute valide oltre il 30 giugno c. a. se non porteranno l'apposita marca di convalidazione sopra accennata.

I biglietti a libretto serie As, intestati sia ad agenti ferroviari che ad estranei, saranno tenuti validi sino alla scadenza indicata sui biglietti stessi, senza bisogno di alcuna speciale convalidazione.

Interesso a provvedere affinchè il personale di controlleria tenga presenti le su indicate disposizioni.

Roma, 26 giugno 1923.

Il Commissario straordinario
TORRE.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 15, 16, 17 *e* 22.

DELIBERAZIONE 27 *giugno* 1923, *n.* 1273, *del Commissario Straordinario per le Ferrovie dello Stato, riguardante il nuovo ordinamento degli organi periferici del Servizio Lavori e Costruzioni.*

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO

In virtù delle facoltà conferitegli dall'art. 2, comma *a*) del R. Decreto 31 dicembre 1922, n. 1681;

Visti gli Ordini Generali n. 17-1912; 23-1912 (colle appendici 1-1914 e 2-1917); 28-1912 (con le appendici 1, 2, 3, 4, del 1913, 5 del 1915, 6 con aggiunte del 1916, 7 ed 8 del 1917, 9 del 1920, 11 del 1923; 2-1915; 11-1920; 14-1920; 5-1921; 3-1923;

Visti i Regi Decreti n. 728 in data 28 giugno 1912 e n. 598 in data 8 febbraio 1923;

Viste le proprie deliberazioni n. 1101 e n. 1103 del 5 giugno 1923;

Visto il R. decreto n. 1258 in data 7 giugno 1923;

Vista la proposta del Segretario Generale;

DELIBERA:

Art. 1.

In ciascun Compartimento, alla diretta dipendenza del Servizio Lavori e Costruzioni, sono istituiti uno o più uffici che assumono il nome di « Sezioni Lavori ».

Presso la Delegazione di Cagliari è pure istituita una Sezione Lavori, alla diretta dipendenza del Capo della Delegazione.

Le Sezioni Lavori sono costituite, di regola, dai seguenti uffici:

1° Lavori;

2° Armamento, materiale fisso e sorveglianza linee;

3° Personale e contabilità.

Le linee di giurisdizione delle Sezioni Lavori sono divise in « Riparti ».

I dirigenti i Riparti dipendono dal Capo della Sezione Lavori coadiuvato, per le materie di rispettiva competenza, dai Capi degli uffici 1° e 2°.

Art. 2.

L'Ufficio 1° si occupa della manutenzione del corpo stradale e sue dipendenze, delle opere d'arte e dei fabbricati, dei nuovi lavori o dei nuovi impianti, comprese le derivazioni e condotte d'acqua e gli impianti per servizi d'acqua nelle Stazioni.

L'Ufficio 2° si occupa della manutenzione ordinaria e straordinaria e del miglioramento dei binari e del materiale fisso, dei progetti e della esecuzione dei nuovi impianti relativi, della sorveglianza della linea e del rifornimento d'acqua alle cisterne dei fabbricati lungo le linee e nelle stazioni.

L'Ufficio 3° tratta tutti gli affari attinenti al personale e tutte le pratiche amministrative e contabili relative alla Sezione.

Art. 3.

Le giurisdizioni delle Sezioni Lavori e il numero dei rispettivi Riparti risultano dal prospetto allegato. La sede dei Riparti è normalmente quella della Sezione Lavori.

In casi speciali, in seguito a disposizioni del Servizio Lavori e Costruzioni, alcuni Riparti possono essere distaccati.

Art. 4.

Salvo quanto diversamente è disposto nella presente deliberazione:

— i Capi delle Sezioni Lavori di nuova costituzione assumono tutte le attribuzioni e le facoltà che, col precedente ordinamento, spettavano sia ai Capi delle Divisioni, sia ai Capi delle Sezioni Lavori;

— le attribuzioni dei Dirigenti dei Riparti restano immutate come al preesistente ordinamento.

Art. 5.

Le Sezioni Lavori sono rette da ingegneri del grado 3° o del grado 4° a seconda della loro importanza.

Gli atti della Sezione sono firmati sotto l'indicazione « Il Capo della Sezione Lavori ».

Nelle Sezioni Lavori di maggiore importanza il capo della Sezione potrà essere coadiuvato da un altro funzionario di grado non superiore al 4°.

I Capi degli Uffici 1° e 2° sono ingegneri del grado 4° o 5°

Nelle Sezioni di minore importanza gli Uffici 1° e 2° possono essere riuniti in uno solo e retti da un solo funzionario che può essere anche il capo della Sezione o un ingegnere dirigente di Riparto.

Il Capo dell'Ufficio 3° sarà, di regola, un funzionario di grado non superiore al 5°.

I dirigenti dei Riparti sono di grado non superiore al 5°.

Art. 6.

La qualità di ingegnere dirigente dei lavori spetta al capo della Sezione Lavori, il quale però, secondo i casi, la esercita direttamente oppure la delega ad altro ingegnere della Sezione.

Art. 7.

La revisione dei conti consuntivi dei lavori passa al Servizio Lavori e Costruzioni.

Gli ordinativi che vengono emessi dai dirigenti i Riparti per lavori e provviste debbono essere vistati dal capo dell'Ufficio competente. Le fatture prima di essere ammesse al pagamento debbono essere verificate e firmate dal capo della Sezione.

Art. 8.

Le Squadre ponti in ferro costituiranno per ogni Compartimento un unico nucleo, aggregato all'Ufficio 1° di una delle Sezioni Lavori del Compartimento, e dipendente particolarmente da un ingegnere di detto Ufficio. La Squadra ponti, unica in ogni Compartimento, provvede al servizio per tutte le Sezioni Lavori del Compartimento stesso.

Nei Compartimenti ove già esistono più Squadre ponti, queste potranno essere ripartite fra diverse Sezioni con giurisdizione sulle linee dipendenti dalle singole Sezioni.

Art. 9.

Presso una delle Sezioni Lavori di ogni Compartimento, che verrà stabilita dal Servizio Lavori e Costruzioni, è costituito un « Ufficio Patrimoniale ».

Esso provvede, per tutte le Sezioni ed Uffici del Compartimento dipendenti dal Servizio « Lavori e Costruzioni », alle espropriazioni, ai contratti e convenzioni per acquisti, permute, retrocessioni e vendite di beni stabili, per costruzioni a distanza ridotta, alla trattazione delle vertenze per danni cagionati da interruzioni di strade e di corsi d'acqua e da incendi.

Assume inoltre la trattazione di tutte le pratiche relative agli affitti in genere di immobili di proprietà sia privata, sia ferroviaria.

A detto Ufficio apparterrà il funzionario delegato a stendere e ricevere i contratti in forma pubblica amministrativa per tutti gli uffici ferroviari esistenti nel Compartimento.

All'Ufficio Patrimoniale è preposto un funzionario, di regola, di grado 5°, che firmerà sotto l'indicazione « Il Capo dell'Ufficio Patrimoniale ».

Il personale dell'Ufficio Patrimoniale dipende contabilmente dalla Sezione Lavori cui l'Ufficio è aggregato e disciplinarmente dal Capo dell'Ufficio Patrimoniale.

Per la trattazione di tutti gli affari di sua competenza, l'Ufficio Patrimoniale dipende direttamente dal Servizio Lavori e Costruzioni, secondo le norme che verranno da questo emanate.

Art. 10.

A sensi dell'art. 3° della deliberazione n. 1103 in data 5 giugno 1923, presso una delle Sezioni Lavori di ogni Compartimento, che verrà stabilita dal Servizio Lavori e Costruzioni, è costituito un « Ufficio Speciale ».

L'Ufficio Speciale provvede, per le linee dipendenti da tutte le Sezioni Lavori del Compartimento e di concerto con le Sezioni stesse, allo studio dei progetti ed alla esecuzione, manutenzione e sorveglianza degli impianti:

a) di apparati centrali, di blocco, di segnalamento, e di sicurezza in genere, compresi gli impianti di sbarre manovrabili a distanza lungo le linee;

b) telegrafici e telefonici;

c) di produzione e distribuzione di gas e di energia elettrica per forza motrice, luce e riscaldamento nelle stazioni, lungo la linea, negli uffici e nelle officine (compresi gli impianti mobili ed esclusi quelli per la trazione elettrica);

d) delle officine di carica degli accumulatori, dei posti di rifornimento e di illuminazione delle carrozze;

e) delle officine di riparazione per l'Ufficio Speciale;

f) dei fanali di qualsiasi tipo, degli orologi, dei pesi e delle misure.

Provvede inoltre alla esecuzione, manutenzione e sorveglianza degli impianti di meccanismi speciali nelle stazioni, negli uffici e nei magazzini (gru di sollevamento, arganelli, carrelli trasbordatori, stadere a ponte, montacarichi, ascensori, ecc.).

All'Ufficio Speciale è preposto un funzionario, di regola, del grado 5° che firmerà sotto l'indicazione « Il Capo dell'Ufficio Speciale ».

L'Ufficio Speciale dipende per la parte amministrativa e contabile dalla Sezione Lavori cui è aggregato, per la parte tecnica dipende direttamente dal Servizio Lavori e Costruzioni.

Le facoltà spettanti ai Capi degli Uffici Speciali saranno stabilite dal Servizio Lavori e Costruzioni e non potranno in ogni caso, eccedere quelle dei Capi delle preesistenti Sezioni Lavori, come dall'Ordine Generale N. 23-1912 modificato con l'Ordine Generale n. 5-1921.

Il Capo della Sezione Lavori alla quale è aggregato l'Ufficio Speciale non deve dare corso a mandati di pagamento da esso emessi, che eccedano tali facoltà, se non siano corredati dalla regolare autorizzazione della sede competente.

Il personale dell'Ufficio Speciale, sia d'ufficio, sia esecutivo, dipende per la parte tecnica e disciplinare direttamente dal Capo dell'Ufficio Speciale.

Art. 11.

La costituzione degli Uffici Costruzioni, Elettrificazioni e Costruzioni Idroelettriche esistenti rimane inalterata, salvo il disposto dell'art. 9 per quanto riguarda le espropriazioni.

Questi Uffici e quelli che eventualmente verranno costituiti dipendono direttamente ed a tutti gli effetti dal Servizio Lavori e Costruzioni.

Art. 12.

Presso i Compartimenti, per lavori di speciale importanza, possono temporaneamente essere costituite « Sezioni Speciali Lavori » alla dipendenza diretta del Servizio Centrale, oppure « Riparti Speciali Lavori » alla dipendenza delle esistenti Sezioni Lavori.

Art. 13.

Il Servizio Lavori e Costruzioni provvederà alla emanazione delle istruzioni di dettaglio, e per l'attuazione della presente deliberazione.

Art. 14.

La presente deliberazione comincerà ad avere vigore dal 15 luglio 1923 e dovrà essere completamente attuata entro il 31 dicembre 1923.

Art. 15.

Le attuali Divisioni e Sezioni Lavori conservano provvisoriamente le denominazioni e funzioni attuali sino a tanto che in

ogni singolo Compartimento la presente deliberazione non abbia completo effetto.

Art. 16.

Ogni disposizione contraria alla presente deliberazione resta abrogata.

Roma, li 27 giugno 1923.

Il Commissariato straordinario
TORRE.

Visto, *il Ministro dei LL. PP.*:
CARNAZZA.

Allegato alla Deliberazione N. 1273.

Compartimento di Torino.

Sezioni Lavori	Linee e tronchi di linea compresi nella giurisdizione di ciascuna Sezione Lavori	Num. dei Reparti	Annotazioni
Torino Nord	Bivio Lagrangia (e) - Bussoleno (i) - Confine. Bussoleno (e) - Susa (i) Bivio Lagrangia (e) - Bivio Crocetta (e) Bivio Crocetta (e) - Rho (e) Chivasso (e) - Aosta (i) Chivasso (e) - Asti (e) Castelrosso (e) - Casale Popolo (e) Santhià (e) - Arona (e) Novara (e) - Domodossola (e) Vignale (e) - Varallo (i) Novara (e) - Mortara (e)	8	
Torino Sud	Torino P. N. (i) - Trofarello (i) Torino P. N. (e) - Bivio Crocetta (i) Torino Smistamento (e) - Bivio Lagrangia (i) Bivio Sangone (e) - Torre Pellice (i) Trofarello (e) - Chieri (i) Bricherasio (e) - Barge (i) Trofarello (e) - Savona (e) Savona (i) Vado (i) Savona (e) - Savona Porto (i) Carmagnola (e) - Cuneo (i) - S. Dalmazzo (i) Airisca (e) - Cuneo (e) Busca (e) - Dronero (i) Moretta (e) - Castagnole (e) Saluzzo (e) - Savigliano (e) Cuneo (e) - Bastia (e) Ceva (e) - Ormea (i)	8	

Sezioni Lavori	Linee e tronchi di linea compresi nella giurisdizione di ciascuna Sezione Lavori	Num. dei Reparti	Annotazioni
Alessandria	Trofarello (e) - Alessandria (i) Mortara (e) - Castagnole (i) Valenza (e) - Vercelli (e) Vercelli (e) - Cava Carbonara (e) Alessandria (e) - Mortara (i) - Corsico (i) Torreberetti (e) - Pavia (e) Alessandria (e) - Acqui (i) - S. Giuseppe (e) Asti (e) - Acqui (e) Cantalupo (e) - Castagnole (i)	7	

Compartimento di Milano.

Sezioni Lavori	Linee e tronchi di linea compresi nella giurisdizione di ciascuna Sezione Lavori	Num. dei Reparti	Annotazioni
Milano Ovest	Stazioni di Milano, raccordi, diramazioni e linee fino a Musocco (i), Greco (i), Lambrate Sm. (i), Rogoredo (i), Corsico (e) Musocco (e) - Iselle (i) - Confine Gallarate (e) - Porto Ceresio (i) Gallarate (e) - Laveno (e) Bivio Vignale (e) - Arona (e) Oleggio (e) - Pino (i) - Confine Rogoredo (e) - Piacenza fino al Deviatoio ponte sul Po lato Milano (e) Rogoredo (e) - Voghera (e) Alessandria (e) - Piacenza (e) Tortona (e) - Novi S. Bovo (e) Bressana (e) - Broni (e) Cava Carbonara - Cava Manara Pavia (e) - Casalpusterlengo (e)	8	

Sezioni Lavori	Linee e tronchi di linea compresi nella giurisdizione di ciascuna Sezione Lavori	Num. dei Reparti	Annotazioni
Milano Est	Greco (e) - Chiasso (e) Diramazione Como Lago Lambrate Smistamento (e) - Brescia (e) Treviglio (e) - Bergamo (e) Raccordo Bivio Bergamo - Treviglio Ovest Monza (e) - Calolzio (e) Rovato (e) - Bergamo (i) - Colico (i) - Sondrio (i) Colico (e) - Chiavenna (i) Ponte S. Pietro (e) - Seregno (e) Lecco (e) - Albate Camerlata (e) Palazzolo (e) Paratico (i) Codogno (e) - Mantova (e) Treviglio (e) - Cremona (e) Olmeneta (e) - Brescia (e) Parma (e) - S. Zeno (e) Cremona (e) - Borgo S. Donnino (e)	8	Il tronco Brescia - Verona P. N. passa al Compartimento di Venezia solo per quanto concerne il Servizio Lavori.

Compartimento di Bologna.

Sezioni Lavori	Linee e tronchi di linea compresi nella giurisdizione di ciascuna Sezione Lavori	Num. dei Reparti	Annotazioni
Bologna	Deviatoio Ponte Po lato Milano (i) - Piacenza (i) - Rimini (i) Parma (e) - Pontremoli (e) Borgo S. Donnino (e) - Fornovo (e) Modena (e) - Mantova (i) - Verona P. N. (e) Bologna (e) - Nogara (e) - Isola della Scala (e) - Verona (e) Bologna (e) - Pistoia (e) Raccordo Borgo Panigale - Bivio Lavino	10	

Sezioni Lavori	Linee e tronchi di linea compresi nella giurisdizione di ciascuna Sezione Lavori	Num. dei Reparti	Annotazioni
Ferrara	Bologna (e) - Padova (e) Dossobuono (e) - Rovigo (e) - Chioggia (i) Mantova (e) - Cerea (e) Legnago (e) - Monselice (e) Ferrara (e) - Rimini (e) Castelbolognese (e) - Ravenna (e) Lago (e) - Lavezzola (e) Faenza (e) - Russi (e) Granarolo (e) - Lugo (e)	6	

Compartimento di Venezia.

Sezioni Lavori	Linee e tronchi di linea compresi nella giurisdizione di ciascuna Sezione Lavori	Num. dei Reparti	Annotazioni
Venezia	Padova (i) - Venezia S. L. (i) (Mestre) Quadrivio Gazzera (e) - Portogruoro (e) Diramazione a Venezia Maritt. e Staz. Marittima Quadrivio Catene - Quadrivio Gazzera (Mestre) Quadrivio Catene (e) - Bassano (e) - Primolano (i) Quadrivio Gazzera (e) - Treviso (i) - Udine (i) Bassano (i) - Cittadella (e) - Campo S. Piero (i) - Padova (e) Campo S. Pietro (e) - Castelfranco (e) - Montebelluna (e) Cittadella (i) - Treviso (e) Treviso (e) - Belluno (i) - Calalzo (i) Montebelluna (e) - Susegana (e) Treviso (e) - Portogruaro (e) Portogruaro (e) - Casarsa (e) Motta di Livenza (e) - S. Vito (e)	8	

Sezioni Lavori	Linee e tronchi di linea compresi nella giurisdizione di ciascuna Sezione Lavori	Num. dei Reparti	Annotazioni
Bolzano	Trento (i) - Brennero (i) Fortezza (e) - Innichen (i) Bolzano (e) - Mals (i) Chiusa - Plan Ora - Predazzo Trento - Malè	6	
Verona	Brescia (i) - Vicenza (i) - Padova (e) Verona P. N. (e) - Trento (e) Vicenza (e) - Cittadella (e) Vicenza (e) - Schio (i) Trento (e) - Primolano (e) Mori - Riva Diramazione Desenzano (e) - Lago di Garda	6	Il tronco Brescia-Verona appartiene al Compartimento di Venezia solo per quanto concerne il Servizio Lavori.

Compartimento di Trieste.

Sezioni Lavori	Linee e tronchi di linea compresi nella giurisdizione di ciascuna Sezione Lavori	Num. dei Reparti	Annotazioni
Udine	Casarsa (e) - Gemona (e) Udine (i) - Porticina (i) Tarvisio (e) - Radice (i) Bivio Duino (e) - Cormons - Udine (e) Monfalcone (e) - Portogruaro (i) Raccordo Ronchi Superiore (e) - Ronchi Inf. (e) Riramazione a Porto Rosega Udine (e) - S. Giorgio Nogaro (e) Raccordo al Porto Nogaro Palmanova (e) - Cervignano (e) Cervignano (e) - Grado (i) Aidussina (i) - Prevacina (i) - Piedicolle (i) Bivio Nord (e) - S. Pietro di Gorizia (e) Gorizia Meridionale (e) - Bivio Meridionale (e)	5	

Sezioni Lavori	Linee e tronchi di linea compresi nella giurisdizione di ciascuna Sezione Lavori	Num. dei Riparti	Annotazioni
Trieste	Trieste Centrale (i) - Postumia (i) - Confine S. Pietro del Carso (e) - Abbazia (i) Bivio Duino (i) - Bivio Viadotto (e) Bivio Galleria (e) - Bivio Duino (e) Trieste S. Andrea (i) - Prevacina (e) Trieste S. Andrea (e) - Trieste S. Saba (i) e Zaule (i) Trieste S. Andrea (e) - Barcola (i) Trieste S. Andrea (e) - Erpelle (e) Divaccia (e) - Pola (i) Canfanaro (e) - Rovigno (i) Trieste S. Andrea (e) - Parenzo (i) Raccordi Nord e Sud d'Opicina	6	

Compartimento di Genova.

Sezioni Lavori	Linee e tronchi di linea compresi nella giurisdizione di ciascuna Sezione Lavori	Num. dei Riparti	Annotazioni
Genova	Genova P. B. (i) - Spezia (e) Genova P. B. (e) - Genova P. P. - Sampierdarena (i) - Rivarolo - Pontedecimo - Busalla - Ronco (i) - Bivio Bormida (e) Ronco (e) - Arquata Scrivia (e) Tortona (e) Quadrivio Torbella (e) - B. Polcevera (i) - S. Quirico - Mignanego - Ronco (e) Sampierdarena (e) - S. Limbania - P. Caricamento Molo Vecchio Raccordi fra la Calata Grazie e Genova P. P. e P. B. e fra S. Limbania e Genova P. B. Sampierdarena (e) - S. Benigno (i) Diramazioni e raccordi fra le linee suddette Binario industriale a sponda destra del Polcevera Parco del Campasso ed allacciamenti con la linea dei Giovi, con la succursale dei Giovi e con le linee del Porto di Genova Allacciamento Parco Campasso (e) - Sampierdarena (e) B. Polcevera (e) - Acqui (e) Alessandria (e) - Ovada (e) Sampierdarena (e) - Savona (e) Vado (e) - Ventimiglia (i) Ventimiglia (e) - Airole (i)	8	

Compartimento di Firenze

Sezioni Lavori	Linee e tronchi di linea compresi nella giurisdizione di ciascuna Sezione Lavori	Num. dei Reparti	Annotazioni
Firenze	Stazioni e linee intorno a Firenze fino a San Donnino (e), Rifredi (i), Bivio S. Marco Vecchio (i), Campo di Marte (i)		
	Firenze Campo di Marte (e) - Chiusi (i)		
	Bivio S. Marco Vecchio (e) - Faenza (e)		
	S. Donnino (i) - Pisa Centrale (e)	8	
	Borgo S. Lorenzo (e) - Pontassieve (e)		
	Empoli (e) - Chiusi (e)		
	Montarioso (e) - Siena (i)		
	Asciano (e) - Montepescali (e)		
Pisa	Spezia Cent. (e) - Pisa P. N. (i) - Pisa Cent. (i) - Livorno Centr. (i) - Grosseto (i)		
	Diramazione al Porto Mercantile di Spezia		
	Pontremoli (i) -Vezzano (e)		
	S. Stefano (e) - Sarzana (e)		
	Aulla (e) - Monzone (i)		
	Avenza (e) - Carrara (i)		
	Pisa P. N. (e) - Pistoia (e)		
	Pistoia (i) - Rifredi (e)		
	Viareggio (e) - Lucca (e) - Castelnuovo di Garfagnana (i)	6	
	Raccordi fra le linee intorno a Pisa		
	Pisa Centrale (e) - Colle Salvetti (i)		
	Vada (e)		
	Bivio Calambrone (e) - Livorno S. M.		
	Bivio Calambrane (e) - Colle Salvetti (e)		
	Diramazione a Livorno Marittima e impianti portuali		
	Diramazione allo Scalo Navicelli		
	Cecina (e) - Volterra (i)		
	Campiglia (e) - Piombino (i)		

Sezioni Lavori	Linee e tronchi di linea compresi nella giurisdizione di ciascuna Sezione Lavori	Num. dei Reparti	Annotazioni

Compartimento di Roma.

Sezioni Lavori	Linee e tronchi di linea compresi nella giurisdizione di ciascuna Sezione Lavori	Num. dei Reparti	Annotazioni
Roma Nord	Roma Trastevere (e) - Grosseto (e)		
	Ponte Galera (e) - Fiumicino (i)		
	Palo (e) - Ladispoli (i)		
	Diramazioni al Porto di Civitavecchia		
	Portonaccio (e) - Chiusi (e)	5	
	Roma Trastevere (e) - Viterbo - Attigliano (e)		
	Ronciglione (e) - Capranica (i)		
	Orte (e) Terni (e)		
Roma Sud	Roma e Scali, Bivi e raccordi fino a Portonaccio (i), Prenestina (i), Bivio Mandrione (i), Roma Trastevere (i)		
	Bivio Mandrione (e) - Cassino (i)		
	Prenestina (e) - Avezzano (i)		
	Ciampino (e) - Frascati (i)		
	Ciampino (e) - Velletri (i) Segni (e)		
	Velletri (e) - Terracina (i)	7	
	Bivio Mandrione (e) - Cecchina (e) - Nettuno (i)		
	Bivio Mandrione (e) - Cisterna - Sezze (e)		
	Bivio Sonnino (e) - Formia (e)		
	Bivio Carroceto (e) - Carano (e)		
	Avezzano (e) - Roccasecca (e)		

Sezioni Lavori	Linee e tronchi di linea compresi nella giurisdizione di ciascuna Sezione Lavori	Num. dei Reparti	Annotazioni
Sulmona	Avezzano (e) - Sulmona (i) - Pescara (e) Sella di Corno (e) - Sulmona (e) Sulmona (e) - Caianello (e)	5	Il tronco Sella di Corno-Sulmona appartiene al Comp. di Roma solo per quanto concerne il Serv. Lavori.

Compartimento di Ancona.

Sezioni Lavori	Linee e tronchi di linea compresi nella giurisdizione di ciascuna Sezione Lavori	Num. dei Reparti	Annotazioni
Ancona	Rimini (e) - Termoli (e) Albacina (i) - Falconara (e) Porto Civitanova (e) - Albacina (e) Porto d'Ascoli (e) - Ascoli Piceno (i) Giulianova (e) - Teramo (i) Diramazione al Porto di Ancona	6	
Foligno	Terni (i) - Albacina (e) Fabriano (e) - Urbino (i) Foligno (e) - Terontola (e) Terni (e) - Sella di Corno (i)	4	I tronchi Termoli-Foggia e Sella di Corno Sulmona passano rispettivamente ai Compartimenti di Bari e Roma solo per quanto concerne il Servizio Lavori.

Sezioni Lavori	Linee e tronchi di linea compresi nella giurisdizione di ciascuna Sezione Lavori	Num. dei Reparti	*Annotazioni*
	Compartimento di Napoli.		
Napoli	Stazioni di Napoli, raccordi, diramazioni e linee fino a Casoria (e), Castelnuovo (e), Portici (e)		
	Cassino (e) - Casalnuovo (i)		
	Sparanise (e) - Gaeta (i)		
	Casoria (i) - Cervaro (e)		
	Telese (e) - Telese Bagni (i)		
	Termoli (e) - Benevento (e)	9	
	Bivio Bosco Redole (e) - Carpinone (e)		
	Portici (i) Torre Annunziata (i) Castellammare (i) - Gragnano (i)		
	Cancello (e) - Torre Annunziata (e)		
	Diramazioni ai porti di Torre Annunziata e Castellammare		
Salerno	Torre Annunziata (e) - Battipaglia (i)		
	Nocera (e) - Codola (e)		
	Cancello (e) - Avellino - Benevento (e)		
	Avellino (e) - Rocchetta S. Antonio (e)	6	
	Salerno (e) - Mercato S. Severino (e)		
	Battipaglia (e) - Potenza Inferiore (e)		
	Sicignano (e) - Lagonegro (i)		

Sezioni Lavori	Linee e tronchi di linea compresi nella giurisdizione di ciascuna Sezione Lavori	Num. dei Reparti	*Annotazioni*
	Compartimento di Bari.		
Foggia	Termoli (i) - Ofantino (i) Foggia (e) - Lucera (i) Foggia (e) - Manfredonia (i) Foggia (e) - Rocchetta (i) - Potenza Inferiore (e) Rocchetta (e) - Spinazzola (i) - Gioia del Colle (e) Spinazzola (e) - Barletta (e) Cerignola Campagna (e) - Cerignola Città (i) Potenza Inferiore (i) - Metaponto (e)	7	Il tronco Termoli-Foggia appartiene al Compartimento di Bari solo per quanto concerne il Servizio Lavori.
Bari	Ofantino (e) - Otranto (i) Ofantino (e) - Margherita di Savoia (i) Bari (e) - Taranto (i) Metaponto (i) - Taranto (e) Taranto (e) - Brindisi (e) Linee e raccordi intorno a Taranto Zollino (e) - Gallipoli (i) Diramazioni ai porti di Barletta, Bari e Brindisi.	6	

Sezioni Lavori	Linee e tronchi di linea compresi nella giurisdizione di ciascuna Sezione Lavori	Num. dei Reparti	Annotazioni
Compartimento di Reggio Calabria.			
Cosenza	Battipaglia (e) - S. Eufemia Bif. (e) Paola (e) - Castiglione Cosentino (e) Sibari (e) - Cosenza (i) Metaponto (e) - Cirò (i)	6	
Reggio C.	Cirò (e) - Reggio Calabria Centrale (e) Catanzaro Marina (e) - S. Eufemia Bif (e) S. Eufemia Bif. (i) - Reggio Calabria Centrale (i) Diramazioni ai porti di Reggio Calabria e Villa S. Giovanni escluse le invasature dei Ferry-Boats	6	
Compartimento di Palermo.			
Palermo	Palermo C. (i) - Fiumetorto (i) - Roccapalumba (i) Fiumetorto (e) - S. Agata (i) Palermo C. (e) - Trapani (i) Diramazione al porto di Palermo Roccapalumba (e) - Aragona Caldare (e)	5	
Catania	S. Agata (e) - Messina (i) - Messina P. (i) Messina (e) - Bicocca (i) - Leonforte (i) Diramazione al Porto di Catania Bicocca (e) - Siracusa (i) - Siracusa Porto (i) Valsavoia (e) - Caltagirone (i) Ragusa Ibla (e) - Siracusa (e) Invasature Ferry Boats di Villa S. Giovanni, Reggio Porto e Messina	6	

Sezioni Lavori	Linee e tronchi di linea compresi nella giurisdizione di ciascuna Sezione Lavori	Num. dei Reparti	*Annotazioni*
Caltanissetta	Roccapalumba (e) - S. Caterina (i) - Leonforte (e) S. Caterina (e) - Caltanissetta (i) - Canicatti (i) - Ragusa Ibla (i) Diramazione al Porto di Licata Canicatti (e) - Aragona (i) - Porto Empedocle (i)	4	

Delegazione di Cagliari.

Sezioni Lavori	Linee e tronchi di linea	Num. dei Reparti	Annotazioni
Cagliari	Cagliari (i) - Decimomannu (i) Chilivani (i) Terranova P. (i) - Golfo Aranci Marina (i) Chilivani (e) - Sassari - Porto Torres (i) Terranova P. (e) - Terranova Isola Bianca (i) Decimomannu (e) - Monteponi (i) Cagliari (e) - Cagliari Porto (i)	4	

DELIBERAZIONE 27 *giugno* 1923, *n.* 1274 *del Commissario straordinario per le Ferrovie dello Stato riguardante il nuovo ordinamento dell'Ufficio Centrale Sanitario e degli Ispettorati Sanitari.*

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO

In virtù delle facoltà conferitegli dall'art. 2, comma *a)* del R. Decreto 31 dicembre 1922, n. 1681;

Vista la propria deliberazione n. 1104 del 5 giugno 1923;

Visto il D. M. 31 dicembre 1913, e successive modificazioni;

Visto l'Ordine Generale n. 5-1914 e successive modificazioni;

Vista la proposta del Segretario Generale;

DELIBERA:

Art. 1.

L'Ufficio Centrale Sanitario è costituito da 2 Sezioni con le seguenti attribuzioni:

SEZIONE 1ª. — *Accertamenti sanitari - Infortuni - Medicina Legale - Soccorsi;*

SEZIONE 2ª. — *Igiene - Malaria - Statistica - Contabilità.*

Art. 2.

L'Ufficio Centrale Sanitario ha alla propria diretta dipendenza tecnica gli Ispettorati Sanitari che vengono costituiti in ogni Sede di Compartimento e nelle seguenti altre località: *Trento - Verona - Pisa - Foggia - Taranto - Salerno - Catania* e *Cagliari.*

Art. 3.

Il Capo dell'Ufficio Sanitario Centrale oltre alle attribuzioni tecniche conferitegli dal Regolamento del servizio sanitario, avrà le facoltà di carattere amministrativo che gli saranno demandate

dal Capo del Servizio Personale ed Affari Generali; i Capi degli Ispettorati Sanitari avranno le stesse funzioni e facoltà dei Capi dei cessati Uffici Sanitari distaccati.

Art. 4.

Alle Sezioni dell'Ufficio Centrale sono, di regola, preposti funzionari del grado 4°; agli Ispettorati Sanitari, a seconda della loro importanza, funzionari del grado 4° o del grado 5°.

Art. 5.

La presente deliberazione ha effetto a datare dal 15 luglio 1923.

Ogni disposizione contraria alla presente deliberazione è abrogata.

Roma, li 27 giugno 1923.

Il Commissario straordinario
TORRE.

Visto: *Il Ministro dei LL. PP.*:
CARNAZZA.

DELIBERAZIONE 27 *giugno* 1923, *n.* 1275 *del Commissario straordinario per le Ferrovie dello Stato riguardante il nuovo ordinamento dell'Istituto Sperimentale.*

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO

In virtù delle facoltà conferitegli dall'art. 2, comma *a*) del R. Decreto 31 dicembre 1922, n. 1681;

Visti gli Ordini Generali n. 3-1914 e n. 15-1920;

Vista la propria deliberazione n. 1104 in data 5 giugno 1923;

Vista la proposta del Segretario Generale;

DELIBERA:

Art. 1.

L'Istituto Sperimentale con sede in Roma (stazione di Trastevere) è costituito dalle seguenti due Sezioni:

SEZIONE 1ª. — *Chimica*:

Combustibili - Lubrificanti - Metalli in genere - Acque - Merci - Legni - Fibre e tessuti.

SEZIONE 2ª. — *Materiali da costruzione*:

Metalli (prove metalliche, termiche e micrografiche);
Legnami (prove meccaniche);
Laterizi (pietre, mattoni, calci, cementi, ecc.).

Art. 2.

I laboratori di Torino, Firenze e Palermo sono soppressi.

Le loro dotazioni di personale, macchinario ed apparecchi e le loro mansioni passano alla Sede di Roma dell'Istituto Sperimentale.

Art. 3.

Cessano di fare parte dell'Istituto Sperimentale:

— Il laboratorio *Igienico-Batteriologico* che passa all'Ufficio Sanitario Centrale (Sezione 2ª);

— Il riparto *Studi sui terreni e petrografia* che passa al Servizio Lavori e Costruzioni - Ufficio 4°;

— Il laboratorio *Elettrotecnico* che passa al Servizio Lavori e Costruzioni - Ufficio 7°;

— Il laboratorio *Fisico-Meccanico* che passa al Servizio Materiale e Trazione il quale ne affiderà le mansioni ad un'Officina del materiale rotabile;

— Le *Stazioni Sperimentali dei combustibili e del freddo*, attualmente non in funzione, che passano, per una eventuale ripresa di attività, al Servizio Materiale e Trazione - Ufficio 2°.

Tutti gli altri laboratori o riparti dell'Istituto Sperimentale vengono raggruppati nelle due Sezioni indicate all'art. 1 a seconda della loro materia o maggiore affinità.

Art. 4.

Le attribuzioni di carattere amministrativo deferite alla competenza del Capo dell'Istituto Sperimentale sono quelle fissate all'art. 7 dell'Ordine Generale n. 7-1914.

Art. 5.

Alle due Sezioni dell'Istituto sono preposti di regola funzionari del grado 4°.

Art. 6.

La presente deliberazione ha effetto dal 15 luglio 1923.

Ogni disposizione contraria alla presente deliberazione resta abrogata.

Roma, li 27 giugno 1923.

Il Commissario straordinario
TORRE.

Visto: *Il Ministro dei LL. PP.*:
CARNAZZA.

DELIBERAZIONE 27 *giugno* 1923, *n.* 1276 *del Commissario Straordinario per le Ferrovie dello Stato riguardante la soppressione degli Ispettorati di Riparto del Servizio Approvvigionamenti e la costituzione dei Riparti Approvvigionamenti.*

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO

In virtù delle facoltà conferitegli dal R. Decreto 31 dicembre 1922, n. 1681;

Visto l'Ordine Generale n. 6-1914 e l'Ordine di Servizio numero 116-1919;

Vista la propria deliberazione n. 1105 del 5 giugno 1923;

Vista la proposta del Segretario Generale;

DELIBERA:

Art. 1.

Gli attuali Ispettorati di Riparto del Servizio Approvvigionamenti vengono soppressi e vengono costituiti i *Riparti Approvvigionamenti* con sede a Torino, Milano, Verano, Firenze, Roma. Napoli, Palermo.

Art. 2.

Ai riparti approvvigionamenti vengono assegnate:

a) tutte le attuali attribuzioni e facoltà degli Ispettori di Riparto;

b) la gestione contabile ed amministrativa dei Magazzini e del rispettivo personale;

c) le attribuzioni attualmente di competenza dell'Ufficio 11° con sede a Torino, per la gestione di cui sopra;

d) la gestione contabile dei Depositi Combustibili, attualmente di competenza dell'Ufficio suddetto.

Il Servizio Approvvigionamenti emanerà apposite norme per il funzionamento dei detti Riparti, con il dettaglio delle attribuzioni loro demandate.

Art. 3.

Le attribuzioni dei Magazzini vengono limitate alla sola gestione attiva, e perciò: ricevono e tengono in custodia tutti i materiali ed oggetti che vengono acquistati o che sono versati dai Servizi; li distribuiscono ai Servizi stessi per il loro impiego, tengono in evidenza — a sola quantità ed a mezzo di apposite etichette — il movimento delle scorte; provvedono alla compilazione del « Giornale » relativo al detto movimento, seguendo le modalità

che verranno indicate dal Servizio Approvvigionamenti con le norme di cui al precedente articolo 2.

Art. 4.

La circoscrizione dei Riparti Approvvigionamenti viene stabilita come segue:

1. Riparto con sede a Torino, per tutti i magazzini, depositi combustibili ed agenzie compresi nei Compartimenti di Torino e Genova;

2. Riparto con sede a Milano, per tutti i Magazzini, Depositi Combustibili ed Agenzie compresi nei Compartimenti di Milano e Bologna;

3. Riparto con sede a Verona, per tutti i Magazzini, Depositi Combustibili ed Agenzie compresi nei Compartimenti di Venezia e Trieste;

4. Riparto con sede a Firenze, per tutti i Magazzini, Depositi Combustibili ed Agenzie compresi nei Compartimenti di Firenze ed Ancona;

5. Riparto con sede a Roma, per tutti i Magazzini, Depositi Combustibili ed Agenzie compresi nel Compartimento di Roma e nella Delegazione di Cagliari;

6. Riparto con sede a Napoli, per tutti i Magazzini, Depositi Combustibili ed Agenzie compresi nei Compartimenti di Napoli, Bari e Reggio Calabria;

7. Riparto con sede a Palermo, per tutti i Magazzini, Depositi Combustibili ed Agenzie compresi nel Compartimento di Palermo.

Art. 5.

L'ingerenza dei Riparti Approvvigionamenti sui Depositi Combustibili riguarda la gestione contabile, nonchè il reintegro e la verifica delle scorte, essendo di competenza del Servizio Materiale e Trazione la gestione attiva dei Depositi stessi e quindi i servizi di carico e scarico, conservazione e distribuzione delle scorte, giusta la richiamata deliberazione n. 1105 del 5 giugno 1923.

Art. 6.

Ai Riparti Approvvigionamenti sono preposti, di regola, funzionari del grado 5.

Art. 7.

I Riparti Approvvigionamenti verranno costituiti gradatamente, a partire dal 1° luglio 1923, con disposizioni da emanarsi dal Servizio Approvvigionamenti.

Di mano in mano che i detti Riparti saranno costituiti, le attribuzioni dei magazzini della circoscrizione verranno limitate come è detto all'art. 4 della presente deliberazione e cesseranno - per i lavori che si iniziano - i rapporti dei magazzini stessi, nonchè dei depositi combustibili e delle agenzie della circoscrizione, con l'attuale Ufficio 11° che ha sede a Torino.

Art. 8.

Ogni disposizione contraria alla presente deliberazione resta abrogata.

Roma, li 27 giugno 1923.

Il Commissario straordinario
TORRE.

Visto: *Il Ministro dei LL. PP.*:
CARNAZZA.

DELIBERAZIONE 27 *giugno* 1923, *n.* 1277 *del Commissario Straordinario per le Ferrovie dello Stato riguardante le facoltà dei Comitati d'Esercizio e dei Capi Compartimento.*

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO

In virtù delle facoltà conferitegli dall'art. 2 comma *a*) del Regio Decreto 31 dicembre 1922, n. 1681;

Ad integrazione e chiarimento delle norme stabilite dal Regio Decreto 8 febbraio 1923, n. 598;

Viste le proprie deliberazioni n. 1273 del 27 giugno 1923 e numero 1278 del 27 giugno 1923 relative alla costituzione delle Sezioni Lavori, ed alla denominazione degli uffici Compartimentali dei Servizi Movimento e Traffico e Materiale e Trazione;

Vista la proposta del Segretario Generale:

DELIBERA:

Art. 1.

Le disposizioni di cui all'art. 2 comma *a*), *i*) ed *l*), all'art. 3 comma *b*), *c*), *d*), *e*), *f*), *g*) ed *h*) ed agli art. 4 e 5 del R. Decreto 8 febbraio 1923, n. 598 debbono intendersi applicabili a tutti indistintamente gli uffici e riparti compresi nelle circoscrizioni dei singoli compartimenti, anche se distaccati da qualunque degli Uffici Centrali, non escluse le Officine del materiale. Per ciò che s'attiene all'art. 2 comma *a*) gli uffici e riparti distaccati dei Servizi Centrali debbono intendersi soggetti soltanto all'autorità disciplinare del Capo Compartimento; nulla essendo modificato circa i rapporti fra essi e i ripettivi Servizi Centrali in merito alla esecuzione dei lavori ad essi affidati ed il restante trattamento amministrativo del personale, salvo diverse decisioni che venissero adottate in casi speciali.

La competenza dei singoli Capi Compartimento e Comitati di Esercizio deve stabilirsi con criterio strettamente territoriale rispetto alla sede dell'ufficio o riparto da cui immediatamente dipendono gli agenti anche se la giurisdizione di detto ufficio si estenda su linee di altri Compartimenti, o se a loro volta detti uffici dipendano amministrativamente da altri, posti nella giurisdizione di diverso Compartimento.

Art. 2.

Premesso che la facoltà dei Capi delle Sezioni d'Esercizio di stipulare e firmare contratti, viene estesa a tutti quelli, nessuno escluso, che rientrino per valore nell'attuale loro competenza, ne consegue la norma, stabilita dall'art. 2, comma *h*) del citato decreto, deve intendersi relativa a quelli il cui importo superi la competenza stessa e non oltrepassi i limiti ivi indicati, salvo che

trattisi di contratti che interessino più di una Sezione Lavori, nel quale caso interviene il Capo Compartimento anche se l'importo rientri nelle facoltà dei rispettivi Dirigenti.

L'importo dei contratti si desume moltiplicando i canoni e i corrispettivi, valutati anche in via di presunzione se hanno basi variabili, per gli anni di durata; tenendosi ad un massimo di tre anni per quelli che abbiano una durata maggiore o che contengano la clausola della tacita proroga. Per i contratti riguardanti binario di raccordo il valore deve riferirsi solo ai canoni e corrispettivi, escluso quindi l'importo degli impianti.

Nella dicitura « *raccordi con ditte private* » debbono intendersi compresi quelli chiesti da altre Amministrazioni dello Stato o pubbliche ed esclusi invece gli impianti o raccordi chiesti da tramvie e ferrovie secondarie o comunque in esercizio privato.

La facoltà per affitto di locali riguarda tutti i contratti sia attivi sia passivi e fra essi sono compresi anche quelli riguardanti affitto di terreni, indipendentemente dalle occupazioni di aree.

Sono demandate alle facoltà dei Capi delle Sezioni dell'Esercizio o dei Capi Compartimento, a seconda della rispettiva competenza per valore, anche i seguenti contratti:

per consegna agli utenti di P. L. privati;

per concessioni di assuntorie di P. L.;

per forniture di acqua potabile, gas ed energia elettrica;

per concessioni temporanee di acqua delle ferrovie a terzi;

per votatura dei pozzi neri;

per raccolto prodotti del suolo;

per consegna in uso ai Comuni dei piazzali esterni delle Stazioni e delle strade di accesso;

per concessioni di attraversamenti con tramvie, filovie, binari Decauville e simili, oppure di condutture elettriche, gas, condotte d'acqua, ecc. sopra e sotto la ferrovia;

per concessioni precarie di costruzioni su terreni di proprietà della ferrovia o su terreni di terzi gravati a nostro favore della servitù di non fabbricare;

ed in genere per argomenti di cui, per consuetudine, siano ben definite le condizioni tecniche ed amministrative generali.

I Capi delle Sezioni dell'Esercizio ed i Capi Compartimento, per i contratti che rientrano nella loro rispettiva competenza, de-

cideranno se convenga nell'interesse del servizio far luogo eccezionalmente alla trattativa privata; come pure potranno autorizzare, per speciali ragioni di urgenza, la provvisoria esecutorietà dei contratti stessi, in attesa che ne sia perfezionata la stipulazione.

Art. 3.

In relazione all'onere di sorveglianza previsto dall'art. 2, comma *i*) del R. Decreto 8 febbraio 1923, n. 598, resta inteso che i Capi Compartimento dovranno trasmettere ai Capi dei Servizi interessati, per norma, copia delle relazioni che invieranno in argomento al Direttore Generale.

Art. 4.

La facoltà dei Comitati di Esercizio di disporre il temporaneo passaggio di agenti da uno ad altro posto di servizio, comprende anche gli impiegati d'ufficio, esclusi quelli dei primi sei gradi e non può estendersi per un periodo di tempo superiore ai due mesi, dovendosi diversamente fare luogo a definitivo trasferimento, mediante accordo fra le autorità competenti.

Art. 5.

La disposizione di cui all'art. 2 comma *l*) del citato decreto deve interpretarsi nel senso che in tutti i casi, nei quali dalle tabelle, allegato VIII al Regolamento del Personale, la facoltà a decidere sui ricorsi disciplinari era riservata ai Capi Servizio, beninteso per gli agenti di cui all'art. 1 della presente deliberazione, la facoltà stessa è stata invece attribuita ai Capi Compartimento.

Resta altresì stabilito che a tutti i Capi Unità sedenti nelle circoscrizioni di Compartimento, anche se trattisi di Uffici o Riparti distaccati dei Servizi Centrali ed ivi compresi gli Ispettorati di Riparto del Traffico dove sono già costituiti, spetta la facoltà di infliggere al personale dipendente censure o multe in applicazione degli articoli 180 e 181 del Regolamento del Personale. Per gli Ispettori di Riparto del Traffico, nella dicitura: « Personale dipendente » sono previsti anche gli agenti addetti alle gestioni delle singole giurisdizioni.

Ai Capi delle Officine del materiale, che coprono posti per i quali sia previsto in pianta un funzionario almeno del grado 4°, viene attribuita la facoltà di infliggere al personale dipendente anche la sospensione dallo stipendio fino a 10 giorni per le mancanze previste dall'art. 181 del Regolamento del Personale e per quelle invece previste dal successivo art. 182 soltanto la sospensione dal servizio e dalla retribuzione fino a 10 giorni.

Art. 6.

Le facoltà dei Comitati di Esercizio di autorizzare l'assunzione di avventizi straordinari, valgono anche per l'assunzione delle donne guarda-barriere, sia che trattisi di coprire posti vacanti del genere, quando non sia possibile provvedere con personale maschile meno atto ai lavori di squadra (invalidi di guerra, minorati per infortunio o malattie comuni), sia che trattisi di supplire a temporanee assenze. A tale effetto i Comitati stessi potranno provvedere anche con riassunzioni o conservazioni in servizio di guardabarriere, cui sia venuto a mancare l'appoggio di congiunti in attività di servizio, purchè siano in possesso degli altri requisiti voluti.

Art. 7.

Le gratificazioni cui è cenno al comma *d)* dell'art. 3 del citato decreto riguardano solo casi eccezionali per i quali si ritenga opportuno premiare speciali benemerenze, indipendentemente da quelle cui provvedono le erogazioni annuali. Ne consegue che dovrà farsi di tale facoltà uso severo ed oculato, in relazione anche alle disponibilità stanziate a tale effetto non più per Servizi ma per Compartimenti. I Capi delle Sezioni dell'esercizio e delle Officine del materiale accennate nel precedente art. 5 hanno facoltà di concedere in casi eccezionali gratificazioni non eccedenti L. 50 per agente; però di tali concessioni dovranno subito informare il Capo Compartimento perchè ne possa tener conto a carico degli stanziamenti.

La facoltà di cui al citato comma *d)* viene estesa ai Capi dei Servizi Centrali, per il personale direttamente dipendente, escluso,

beninteso, quello degli uffici, o riparti distaccati, cui debbono provvedere i Comitati di Esercizio.

Art. 8.

Gli stanziamenti pel titolo « *Sussidi* » di cui all'art. 3 comma *e*) che saranno fatti non più per Servizi, ma per Compartimenti, riguardano tutti gli agenti in servizio, gli ex agenti e le famiglie di agenti o ex agenti defunti, la cui residenza amministrativa sia o sia stata nell'ambito della circoscrizione dei Compartimenti stessi, anche se appartenenti ad Uffici o Riparti distaccati dai Servizi Centrali.

Sono esclusi i funzionari dei primi 5 gradi e loro famiglie, pei quali la facoltà di elargire sussidi è riservata ai Capi Servizio con un massimo di L. 400.

Si fa speciale raccomandazione di avvalersi di tali facoltà col sano concetto di venire in aiuto solo di agenti e famiglie veramente meritevoli e bisognose, dovendosi fare su questo titolo la più rigida economia.

I Capi delle Sezioni dell'Esercizio e delle Officine del materiale, accennate nel precedente art. 5 hanno facoltà di elargire, in casi di speciale urgenza, sussidi fino a L. 100, ma ne dovranno subito riferire al Capo Compartimento perchè ne possa tener conto a carico degli stanziamenti.

Tra i sussidi di competenza dei Comitati di Esercizio sono da intendersi compresi quelli consuetudinari di L. 110 e L. 190 che si elargiscono immediatamnte in caso di morte di agenti per infortunio sul lavoro, e poi per eventuale traslazione delle salme.

Non sono invece compresi i sussidi eventuali per una volta tanto all'atto della morte di agenti in attività di servizio e gli altri consuetudinari di varia natura, che continueranno ad essere approvati dal Direttore Generale nei limiti del relativo stanziamento.

Art. 9.

La disposizione di cui all'art. 3 comma *h*) del citato decreto non si applica agli agenti di grado superiore al 7°, pei quali resta

in vigore quanto è stabilito dall'allegato VIII al Regolamento del Personale e dall'art. 185.

La disposizione stessa, ad evitare dubbiezze di interpretazione stabilisce che le mancanze previste dall'art. 182, e commesse da agenti dipendenti da uno stesso Ufficio, continuano ad essere punite nella competenza dei capi degli uffici interessati, in quanto ciò sia ammesso dal citato allegato VIII, colle modificazioni di cui all'art. 5 della presente deliberazione. Ne consegue che i relativi ricorsi debbono essere portati alle decisioni dei Comitati di Esercizio.

Ogni altro caso di applicazione degli art. 182 e 183, porta alle decisioni del Comitato di Esercizio e non più dei Capi Servizio.

La decisione sui ricorsi contro punizioni inflitte dai Comitati di Esercizio in base agli articoli 182 e 183, spetta al Direttore Generale, cui i ricorsi stessi saranno trasmessi dagli Uffici interessati pel tramite dei Capi Compartimento, nonchè per l'ulteriore tramite dei Capi dei Servizi Centrali interessati, soltanto quando trattasi di responsabilità inerenti ad inosservanza dei regolamenti di esercizio.

In proposito si prescrive che, quando, per ragioni di connessione in materia, i Comitati di Esercizio, deliberando su mancanze maggiori, riconoscano responsabilità punibili nella competenza degli Uffici Compartimentali o distaccati, evitino di decidere in proposito, ma rinviino l'applicazione dei provvedimenti alle sedi competenti; e ciò per impedire che i relativi ricorsi debbano essere portati al Direttore Generale, con aumento di lavoro.

Art. 10.

Il Comitato d'Esercizio, in caso di assenza del Capo Compartimento, deve essere convocato e presieduto dal Capo della Sezione di Esercizio o funzionante tale più anziano di grado; e quindi alle sedute dovrà intervenire un altro funzionario in rappresentanza della Sezione il cui Capo presiede il Comitato. Criterio simile dovrà essere osservato per le Commissioni di avanzamento.

Per l'esatta interpretazione del penultimo alinea dell'art. 3 del citato decreto si prescrive che il Comitato di Esercizio sia com-

posto in via normale dal Capo Compartimento, che lo convoca e lo presiede, e dei Capi delle Sezioni Movimento e Traffico, Materiale e Trazione e Lavori, poste nella stessa località sede del Compartimento. Nel caso che si trovino in questa condizione due Sezioni di uno stesso ramo dell'Esercizio, fa parte del Comitato il Capo della Sezione più elevato in grado od a parità, più anziano di grado.

I Capi degli altri Uffici Compartimentali o distaccati, presenteranno al Comitato di Esercizio, per le materie di loro competenza, concrete proposte scritte; e soltanto quando il Comitato stesso trovi di dissentire sulle medesime, rinvierà ogni decisione per chiamare ad intervenire ad una prossima adunanza i relativi proponenti, i quali quindi, verranno ad avere voto deliberativo sulle questioni che così li interessano.

Analogo criterio sarà osservato per le sedute del Comitato di Esercizio di Palermo per quanto riguarda l'intervento del Dirigente l'Esercizio delle Secondarie.

Art. 11.

L art. 4 del R. Decreto n. 598 non modifica in alcun modo le disposizioni regolamentari circa le punizioni da infliggere al personale in prova; con esso non si è disposto altro che il passaggio della relativa competenza dal Direttore Generale ai Comitati di Esercizio o ai Capi Servizio a seconda dei casi ivi citati.

Tale competenza si estende con la presente deliberazione anche all'approvazione dell'esonero degli agenti in prova in applicazione delle lettere *a*) e *c*) dell'art. 69 del Regolamento del Personale, il quale resta in vigore per tutto il resto.

Quando trattisi però di agenti che abbiano compiuto il prescritto periodo di prova, e che non siano ancora nella posizione di stabilità perchè in corso le relative proposte, le decisioni disciplinari e di esonero, basate su circostanze di fatto verificatesi dopo compiuto il periodo di prova suaccennato, dovranno essere deferite alla Direzione Generale, su motivata proposta dei Comitati di Esercizio.

Art. 12.

La facoltà di determinare il trattamento in favore del personale affetto da febbri malariche, in applicazione dell'art. 1 del

R. Decreto 8 febbraio 1923, n. 319, è lasciata ai Capi delle Sezioni dell'Esercizio.

Art. 13.

La facoltà di concedere premi in applicazione dell'art. 199 delle disposizioni sulle competenze accessorie, viene deferita ai Capi delle Sezioni dell'Esercizio e delle Officine del materiale accennate all'art. 5 della presente deliberazione fino a L. 100 per persona, ed ai Comitati di Esercizio oltre tale limite e fino al massimo consentito.

Art. 14.

Nella dizione « Agenti in genere incaricati della controlleria » contenuta nell'art. 13 del R. Decreto 988-1922 per premi ad agenti che scoprono irregolarità od abusi nei trasporti, possono bensì intendersi compresi agenti che non facciano parte del personale di controlleria, dei treni o delle stazioni, ma sempre quando siano da considerarsi comandati anche eccezionalmente a compiere azioni di controllo del genere, non potendosi ammettere, che tale servizio, che presuppone completa conoscenza delle relative norme e disposizioni, sia lasciato alla iniziativa di qualsiasi agente.

Art. 15.

Per economia di lavoro si prescrive che i verbali relativi alle deliberazioni dei comitati di Esercizio siano redatti in modo preciso e particolareggiato, con indicazione analitica delle questioni trattate e nominativa degli agenti presi in esame: in maniera che i Servizi possano essere informati del lavoro fatto mediante comunicazione di un esemplare dei verbali stessi, e non altrimenti.

Art. 16.

Ogni disposizione contraria alla presente deliberazione resta abrogata.

Roma, li 27 giugno 1923.

Il Commissario straordinario
TORRE.

Visto, *Il Ministro dei LL. PP.*:
CARNAZZA.

DELIBERAZIONE 27 *giugno* 1923, *n.* 1278 *del Commissario Straordinario per le Ferrovie dello Stato riguardante il cambiamento di nome delle Divisioni Movimento e Traffico e Materiale e Trazione.*

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO

In virtù delle facoltà conferitegli dall'art. 2, comma *a*) del R. Decreto 31 dicembre 1922, n. 1681;

Visti gli Ordini Generali n. 17-1912 e n. 6-1920;

Vista la proposta del Segretario Generale;

DELIBERA:

Art. 1.

Gli uffici compartimentali (Divisioni) del Servizio Movimento e Traffico assumono le denominazione di *Sezioni Movimento e Traffico.*

Gli uffici dell'attuale Divisione Movimento e Traffico conservano lo stesso numero e la stessa denominazione e costituiranno la Sezione Movimento e Traffico.

I capi delle attuali Divisioni Movimento e Traffico diventano capi delle rispettive Sezioni Movimento e Traffico e firmeranno: *Il Capo della Sezione Movimento e Traffico.*

Art. 2.

Gli uffici Compartimentali (Divisioni) del Servizio Materiale e Trazione assumono la denominazione di *Sezioni Materiale e Trazione.*

I capi delle attuali Divisioni Materiale e Trazione diventano Capi delle rispettive Sezioni Materiale e Trazione e firmeranno: *Il Capo della Sezione Materiale e Trazione.*

Sono abolite le denominazioni di Divisioni Officine per le Officine del Materiale Rotabile di Torino, Verona, Firenze e Napoli. Tutti indistintamente i Dirigenti delle Officine saranno indicati e firmeranno con la denominazione: *Il Capo delle Officine.*

Art. 3.

Le nuove denominazioni stabilite con la presente deliberazione non apportano alcuna variante alle facoltà ed alla giurisdizione degli Uffici interessati.

Art. 4.

La presente deliberazione ha effetto dal 15 luglio 1923.

Ogni disposizione contraria alla presente deliberazione rimane abrogata.

Roma, li 27 giugno 1923.

Il Commissario Straordinario
TORRE.

Visto, *Il Ministro dei LL. PP.*:
CARNAZZA.

DELIBERAZIONE 27 *giugno* 1923, *n.* 1279, *del Commissario Straordinario per le Ferrovie dello Stato riguardante il nuovo ordinamento della Delegazione di Cagliari.*

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO

In virtù delle facoltà conferitegli dall'art. 2, comma *a*), del R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1661;

Visti gli Ordini Generali n. 9-1919; 3-1920 ed 1-1921;

Vista la propria deliberazione n. 1273 del 27 giugno 1923;

Vista la proposta del Segretario Generale;

DELIBERA:

Art. 1.

Presso la Delegazione delle Ferrovie dello Stato di Cagliari vengono costituite una Sezione Movimento e Traffico, una Se-

zione Materiale e Trazione e una Sezione Lavori, le quali assorbono e sostituiscono gli esistenti uffici dell'Esercizio.

Art. 2.

A capo della Delegazione sarà posto un funzionario di grado non superiore al 3°; a capo delle Sezioni, di cui al precedente articolo, saranno posti funzionari, di regola, del grado 4°.

Art. 3.

Rimangono inalterate le attribuzioni e le facoltà stabilite per il Capo della Delegazione dagli Ordini Generali n. 9-1919 e 3-1920.

Art. 4.

Il Comitato di Esercizio è costituito dai Capi delle Sezioni e presieduto dal Capo della Delegazione.

Art. 5.

La presente deliberazione avrà vigore dal 15 luglio 1923.

Ogni disposizione contraria alla presente deliberazione resta abrogata.

Roma, li 27 giugno 1923.

Il Commissario Straordinario
TORRE.

Visto, *Il Ministro dei LL. PP.*:
CARNAZZA.

Comunicato

Esami di concorso per posti di Sorvegliante della linea.

(Art. 118 del Regolamento del personale).

A modificazione del comunicato inserito sul Bollettino Ufficiale n. 3 del 18 gennaio 1923 per la effettuazione di un esame di concorso per Sorvegliante della linea, si porta a conoscenza del personale interessato che il quantitativo dei posti viene elevato da 150 a 300 (trecento).

In dipendenza di quanto sopra, l'accettazione delle domande viene prorogata a tutto il 30 luglio p. v., con l'avvertenza che resta fermo che l'età massima di anni 50 non dovrà essere superata alla data del 18 gennaio 1923, mentre il limite dei tre anni di grado viene spostato alla data di pubblicazione del presente avviso.

Rimangono invariate le altre disposizioni contenute nell'avviso pubblicato il 18 gennaio u. s.

Ordine di servizio N. 75.

Carri 976200 |P| a 976206 |P| inscritti nel parco F. S. a nome della R. Aeronautica ed adibiti al trasporto di gas idrogeno compresso.

Vengono inscritti nel parco F. S. a nome della « R. Aeronautica - Gruppo Dirigibili - Ciampino » sette carri a carrelli pel trasporto di gas idrogeno compresso.

Trattasi di carri privati coperti serie Mhz, numeri dal 976200 al 976206, nella cui cassa sono racchiusi due gruppi di sette grosse bombole d'acciaio ciascuno con tutte le tubature di adduzione ed erogazione del gas e relativi rubinetti.

Essi portano, oltre quelle d'uso, su ciascuna parete laterale a sinistra della porta, le scritte:

« Circola con le norme di cui all'Ordine di servizio N 75 ».

« Pressione massima ammessa Kg. 115 per cm² ».

« La prova delle bombole scade il ..... ».

« . . . . » (sigla dell'Officina o Squadra Rialzo che ha constatato che questa data corrisponde a quella impressa sulle bombole all'atto dell'ultima prova).

Infatti le bombole, che possono subire nell'esercizio la pressione massima di Kg. 115 (centoquindici) per cm², devono, a norma del vigente Regolamento sui recipienti per gas compressi, essere assoggettate di tre in tre anni ad una pressione di prova di chilogrammi 230 (ducentotrenta) per cm².

Uso dei carri. — Tali carri sono adibiti esclusivamente al *trasporto di idrogeno.*

Il riempimento ed il vuotamento delle bombole deve eseguirsi soltanto in stabilimenti dell'Autorità militare od in altri privati che dalla stessa vi siano autorizzati.

I carri non devono accettarsi al trasporto con bombole cariche se già scaduto o venga presumibilmente a scadere durante il viaggio il termine fissato per la prova di resistenza, ovvero se

le bombole sono caricate oltre il limite ammesso (chilogramma 115 per cm^2), ciò che può accertarsi, come per le bombole sciolte (vedasi allegato 7 delle Condizioni e Tariffe per i trasporti delle cose) mediante un manometro di controllo di cui il mittente dev'essere munito all'atto della spedizione per applicarlo o farlo applicare da persona pratica alle bombole, a richiesta della stazione di partenza.

Le prove di resistenza, per le quali è necessario estrarre le bombole dai carri e smontare parte dell'imperiale, competono al proprietario. L'Autorità militare dovrà poi richiedere di volta in volta la verifica da parte di agenti tecnici F. S. allo scopo di accertare che i carri, dopo lo smontaggio ed il montaggio delle loro varie parti, si trovano in condizioni normali rispetto alla circolazione. In tale verifica dovrà anche accertarsi la corrispondenza della data della prova eseguita impressa sulle bombole con quella segnata sulle pareti esterne del carro prima di apporvi la sigla dell'Officina o Squadra Rialzo che vi ha provveduto, com'è detto nella prima parte del presente Ordine di servizio.

La manutenzione dei carri in parola compete al proprietario. Gli agenti F. S. dovranno provvedere soltanto a quelle piccole riparazioni interessanti il rodiggio e gli organi di trazione e repulsione che si rendessero necessarie per permetterne la circolazione, essendo ad essi vietato di eseguire qualsiasi lavoro sulla cassa e sull'arredamento interno. Degli altri guasti di qualsiasi natura, le stazioni dovranno quindi informare il proprietario, nei modi e termini prescritti per tutti i carri privati, ed eseguirne poi le disposizioni di competenza.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 11, 18, 19, 20, 21, 41, 42, 44 e 45.

Ordine di servizio N. 76.

Ripartizione ed utilizzazione del materiale da merci e da viaggiatori.

A partire dal 1° luglio p. v. la ripartizione, la circolazione e l'utilizzazione dei veicoli, dei copertoni ed attrezzi da carico, degli scaldapiedi e dei cartelli indicatori del percorso delle carrozze sono disciplinate come in appresso:

Attribuzioni del Servizio Centrale Movimento e Traffico.

Il Servizio Centrale Movimento e Traffico dirige e controlla tutto quanto ha rapporto con la ripartizione, utilizzazione e circolazione del materiale mobile, dei copertoni ed attrezzi da carico, e provvede:

— ai compensi del materiale da merci e da viaggiatori fra i Compartimenti;

— a disciplinare il rifornimento del materiale da merci occorrente ai porti ed agli altri grandi centri di carico, in quanto al rifornimento stesso debbano concorrere più Compartimenti;

— ad impartire le direttive generali per lo svolgimento dei traffici eccezionali (uve, bietole, agrumi, ecc.), interessanti più Compartimenti;

— al controllo dei programmi dei concentramenti del materiale da merci, disposti dai Compartimenti;

— alla distribuzione e ricovero dei copertoni nuovi e riparati in uscita dai Magazzini Approvvigionamenti;

— alla gestione degli attrezzi di carico (catene, stanti, traverse, reti e corde doganali) d'accordo, in quanto occorra, con gli altri Servizi interessati:

— alla specializzazione di carri, all'istituzione di servizi a navetta ed a cessione di carri ai Servizi dell'aministrazione;

— alla diretta ripartizione dei carri Prz ed FI, i quali, compresi quelli nuovi o riparati in uscita da Officine o Squadre di Rialzo, rimangono a sua disposizione;

— all'assegnazione ai Compartimenti dei carri equipaggi e scuderia, frigoriferi, serbatoi e gru in uscita, nuovi o riparati, da Officine o Squadre di Rialzo;

— a fissare la composizione, il turno del materiale e la ubicazione dei veicoli pei principali treni viaggiatori;

— ad indicare il tipo delle carrozze e dei bagagliai da utilizzare — di massima — nei singoli treni;

— a decidere quali treni debbano essere riscaldati a vapore;

— alla ripartizione delle carrozze speciali (saloni, saloncini con compartimenti di 1ª classe, belvedere, per malati, per trasporto feretri e di prima classe con compartimenti aventi divani trasformabili a letti) le quali, nuove o riparate, in uscita da Officine o Squadre di Rialzo, devono — di massima — rimanere a sua disposizione;

— all'assegnazione ai Compartimenti delle carrozze e dei bagagliai posta, nuovi o riparati, in uscita dalle Officine, nonchè delle carrozze specializzate per determinati servizi in uscita anche dalle squadre;

— alla custodia degli scaldapiedi durante il periodo di inutilizzazione, alla loro registrazione ed alla distribuzione ai Compartimenti all'inizio della stagione invernale;

— al dislocamento da Compartimento a Compartimento dei veicoli riparandi, d'accordo col Servizio Centrale Materiale e Trazione;

— agli inventari generali o parziali dei veicoli, copertoni ed altri attrezzi interessanti simultaneamente più Compartimenti;

— ad emanare le disposizioni per il servizio dei trasporti in collettame;

— ad eseguire gli studi sulle correnti dei trasporti ed a coordinare quelli eseguiti dagli Uffici divisionali;

— a stabilire le direttive per la composizione ed utilizzazione dei treni merci e fissare i programmi dei treni merci che interessano più Compartimenti;

— a sorvegliare l'andamento generale del servizio merci, sia nei riguardi della regolare esecuzione dei trasporti, sia per quanto concerne la buona utilizzazione del materiale;

— a disciplinare l'organizzazione delle squadre trasbordatori e dei centri di riordino a fermo dei trasporti in collettame;

— a proporre la istituzione di premi per la buona utilizzazione del materiale, ad emanare le norme di applicazione ed a sorvegliare la regolare ed uniforme osservanza delle disposizioni che regolano la concessione dei premi stessi;

— a regolare l'utilizzazione dei carri appartenenti ad altre Amministrazioni;

— a disporre limitazioni nella fornitura dei carri, quando ciò interessi più Compartimenti e sia richiesto da particolari esigenze del momento;

— a diramare gli « Indirizzi sesto » di sospensione e, eventualmente, di ripresa di accettazione dei trasporti, quando il provvedimento sospensivo interessa gruppi di stazioni di due o più Compartimenti o trasporti in transito da centri importanti;

— ad autorizzare l'arredamento di carri per trasporti militari;

— a dettare le norme per lo scambio di veicoli con le Ferrovie estere ed a liquidare i relativi noli e le eventuali penalità;

— ad impartire le disposizioni di massima per la liquidazione degli importi di nolo del materiale ferroviario scambiato con le altre Ferrovie italiane;

— alla immatricolazione dei carri di proprietà privata nel parco F. S. ed ai trapassi di immatricolazione fra ditte;

— alle pratiche con la Compagnia delle carrozze a letti e con le Ferrovie estere per i servizi sia di lusso che ordinari;

— a disciplinare il noleggio di materiale ferroviario ad altre ferrovie italiane ed a terzi;

— a trattare tutte le pratiche relative agli attrezzi militari.

Attribuzioni delle Divisioni Movimento e Traffico e delle Delegazioni Esercizio.

Le Divisioni Movimento e Traffico e le Delegazioni Esercizio provvedono:

— al compenso di carri, copertoni ed altri attrezzi da carico fra i Circoli di ripartizione della propria circoscrizione, dopo soddisfatte le ordinazioni del Servizio Centrale Movimento e Traffico;

— a dirigere e controllare il lavoro dei Circoli di ripartizione;

— a concordare cogli altri Compartimenti interessati i par-

ticolari dei programmi di servizio pei traffici eccezionali (bietole, uve, agrumi, ecc.);

— a stabilire — d'accordo, quando occorra, coi Compartimenti confinanti — le località di concentramento dei carri vuoti e dei copertoni, avendo cura che il materiale affluisca verso i centri che abbisognano di essere costantemente riforniti ed evitando incroci di carro dello stesso tipo, o di tipo equivalente;

— a stabilire, d'accordo col Compartimento interessato, quali delle proprie linee o stazioni confinanti debbano essere, per esigenze di servizio, da questo rifornite di materiale da merci;

— ad accordarsi direttamente coi Compartimenti confinanti per il temporaneo ricovero di carri vuoti buoni, ingombranti, ed anche, in casi di occorrenze indilazionabili, per sussidi di materiale;

— a disporre tempestivamente dei carri nuovi e riparati in uscita dalle Officine o Squadre Rialzo della propria circoscrizione, eccezione fatta per i carri la cui ripartizione od assegnazione ai Compartimenti è di competenza del Servizio Centrale Movimento e Traffico, e dei carri specializzati per trasporto bagagli, merci posta con treni direttissimi e diretti e per trasporto d feretri, i quali carri devono essere inviati alla località di residenza più vicina a quella dell'Officina o Squadra che li consegna;

— alla custodia e conservazione delle reti e delle corde per assicurazione doganale, nonchè delle traverse di legno ferrate per carico massi, assegnate in deposito a località della propria circoscrizione, sorvegliando la trattazione delle pratiche, da farsi dalle stazioni di deposito, per il ritorno dei detti attrezzi, gli addebiti in seguito ad avarie, smarrimenti, ecc., e la riparazione di quelli guasti;

— a formulare motivate proposte al Servizio Centrale Movimento e Traffico per specializzazione di carri, istituzioni di servizi a navetta e per cessione temporanea di carri ai Servizi dell'Amministrazione, provvedendo, quando concorrano speciali circostanze di urgenza, ad assegnare temporaneamente carri ai Servizi dell' Amministrazione, dandone pronta notizia al Servizio Centrale Movimento e Traffico.

— a tenere in particolare evidenza i carri specializzati per trasporti che hanno origine dalle proprie linee, e ad esperire tutte

le pratiche necessarie per il rintraccio ed il ritorno alla località di residenza dei carri stessi;

— a controllare, ed archiviare i rapporti mod. M-141 ed M-179;

— a curare la buona conservazione degli stanti e delle catene; a rintracciare gli attrezzi dispersi, esperendo le pratiche relative agli addebiti al personale ed a terzi per avarie, smarrimenti, ecc.;

— a compilare, d'intesa con le Divisioni Materiale e Trazione e con le Divisioni Lavori, i programmi per i rifornimenti dell'acqua alle locomotive ed al personale dell'Amministrazione a mezzo di carri-serbatoio, avendo cura di assicurare la regolarità del servizio con la massima economia dei mezzi di trasporto;

— alla ripartizione diretta, fra le stazioni, dei bagagliai, carrozze, scaldapiedi e cartelli indicatori del percorso delle carrozze;

— a compilare il rapporto M. 128 in base alle situazioni - M. 126 - che giornalmente ricevono dalle stazioni, trasmettendolo al Servizio Centrale Movimento e Traffico il giorno immediatamente successivo a quello cui i dati si riferiscono;

— a stabilire, in base al tipo di carrozze da utilizzare indicato dal Servizio Centrale Movimento e Traffico, la composizione dei treni viaggiatori che hanno origine e termine nella propria circoscrizione ed i relativi turni del materiale, prendendo accordi coi Compartimenti interessati per le composizioni ed i turni dei treni che toccano più Compartimenti;

— a rimettere all'inizio d'ogni orario al Servizio Centrale Movimento e Traffico i quadri grafici dei predetti turni, con la relativa occorrenza del materiale;

— a sorvegliare ed, eventualmente, a regolarizzare la composizione dei treni le cui alterazioni facciano carico alle proprie stazioni ed a segnalare, pei provvedimenti opportuni, alle Divisioni Movimento e Traffico interessate le irregolarità che fanno carico a queste ultime;

— ad accordarsi con le Direzioni delle RR. Poste per i servizi di carrozze postali;

— a concordare, come progetto, con la Divisione Materiale e Trazione quali treni del proprio Compartimento potrebbero e dovrebbero essere riscaldati a vapore; sottoponendo le relative proposte all'approvazione del Servizio Centrale Movimento e Traffico;

— a disporre tempestivamente delle carrozze e dei bagagliai nuovi e riparati in uscita dalle Squadre Rialzo della propria circoscrizione, salvo le eccezioni già indicate;

— a curare, per quanto le riguarda, il regolare funzionamento del riscaldamento dei treni;

— a sorvegliare la buona conservazione degli scaldapiedi durante il periodo di utilizzazione;

— a tenere la gestione dei cartelli indicatori del percorso delle carrozze, provvedendo, d'accordo colla Divisione Materiale e Trazione, all'acquisto, al ricambio ed alla riparazione dei cartelli predetti;

— a curare l'inventario dei cartelli indicatori da effettuarsi alla fine d'ogni mese, provvedendo al dislocamento di quelli appartenenti ad altri depositi;

— a curare le ricerche dei veicoli;

— ad ordinare, quando necessario, inventari generali o parziali, dei veicoli, dei copertoni ed attrezzi di carico giacenti sulle proprie linee;

— a raccogliere quotidianamente i fogli veicoli che vengono versati dalle stazioni termine di percorso dei treni e, dopo eseguitane la revisione, curarne l'invio, convenientemente raggruppati, unitamente all'elenco dei treni ordinari soppressi ed all'elenco dei treni straordinari effettuati (Mod. M. 197), al Riparto Statistica Percorrenze di Bologna, presso il quale i fogli stessi rimarranno archiviati definitivamente;

— a raccogliere giornalmente i fogli di accompagnamento per i trasporti delle merci in collettame che debbono versare le dipendenti stazioni. Ciascuna Divisione deve trattenere per l'archiviazione, i fogli di accompagnamento degli itinerari che, in base a quanto è prescritto dall'elenco dei carri misti, hanno termine in stazioni della propria circoscrizione; trasmettere alle altre Divisioni i fogli di competenza;

— a comunicare agli Uffici richiedenti i fogli di accompagnamento che abbisognano per vertenze commerciali, ricerche, studi, ecc.;

— ad eseguire la revisione dei fogli di accompagnamento di propria competenza e ad emettere i rilievi relativi alle irregolarità riscontrate sui fogli stessi, direttamente alle dipendenti sta-

zioni e per il tramite delle Divisioni interessate per le altre stazioni;

— ad eseguire di propria iniziativa od a richiesta del Servizio Centrale Movimento e Traffico gli studi sulle correnti dei trasporti che riguardano la propria circoscrizione richiedendo alle altre Divisioni i fogli che occorrono e ciò principalmente alla scopo di predisporre gli elementi per la impostazione dei programmi relativi ai trasporti delle merci in collettame, alle funzioni dei treni merci, ecc.;

— ad eseguire le controllerie su tutto quanto ha attinenza con l'esecuzione dei trasporti in collettame ed a carro nell'ambito della propria circoscrizione;

— alla sorveglianza diretta sull'utilizzazione del materiale da parte delle stazioni e sulle soste dei carri carichi e vuoti;

— a raccogliere e controllare con accertamenti sopra luogo gli elementi relativi ai premi concessi al personale per la utilizzazione del materiale e per la lavatura dei carri in economia ed alla con seguente liquidazione dei premi stessi, comunicando periodicamente al Servizio Centrale Movimento e Traffico l'entità delle somme liquidate ed i risultati ottenuti;

— alla sorveglianza diretta sul servizio di lavatura carri ad economia od a mezzo di Imprese, alla liquidazione dei compensi dovuti alle Imprese, comunicando periodicamente al Servizio Centrale Movimento e Traffico i dati relativi alle somme liquidate ed all'andamento del servizio;

— a diramare gli indirizzi sesto di sospensione di accettazione trasporti per località ingombre della propria circoscrizione o su richiesta delle Ferrovie allacciate;

— a provvedere per eventuali limitazioni nella fornitura dei carri da parte delle stazioni della circoscrizione, quando debbano assicurare particolari esigenze, informandone telegraficamente il Servizio Centrale Movimento e Traffico;

— alla liquidazione dei noli per il materiale scambiato in servizio cumulativo con le altre Ferrovie italiane;

— a cedere in noleggio a terzi carri frigoriferi, serbatoi, equipaggi e scuderie, in base alle disposizioni impartite dal Servizio Centrale Movimento e Traffico.

Attribuzioni particolari per determinate Divisioni Movimento e Traffico.

La ripartizione dei carri equipaggi e dei carri scuderia è fatta dalle Divisioni Movimento e Traffico:

— di Torino, anche per il Compartimento di Genova;

— di Milano, anche pei Compartimenti di Bologna, Firenze, Venezia e Delegazioni Esercizio di Trento e Trieste;

— di Roma, anche per il Compartimento di Ancona;

— di Napoli, anche per i Compartimenti di Bari e Reggio C.;

— di Palermo, per la Sicilia.

La ripartizione dei carri-gabbia per trasporto di piccoli quadrupedi è fatta dalla Divisione Movimento e Traffico di Bari, anche per conto dei Compartimenti di Ancona, Roma e Napoli.

La ripartizione dei carri-frigoriferi è fatta dalla Divisione Movimento e Traffico di Milano anche pei Compartimenti di Torino e Genova;

— di Bologna anche per i Compartimenti di Venezia, Firenze e Delegazioni Esercizio di Trento e Trieste;

— di Napoli, anche per i Compartimenti di Ancona, Roma, Bari e Reggio C.;

— di Palermo per la Sicilia.

La ripartizione dei carri-serbatoio e quella dei carri-gru è fatta dalla Divisione Movimento e Traffico di Milano anche per i Compartimenti di Torino e Genova;

— di Bologna anche per i Compartimenti di Venezia, Firenze e Delegazioni Esercizio di Trento e di Trieste;

— di Bari, anche per i Compartimenti di Ancona, Roma, Napoli e Reggio C.;

— di Palermo per la Sicilia.

La gestione contabile dei copertoni per conto di tutta la Rete è tenuta dalla Divisione Movimento e Traffico di Bologna la quale rimane pure incaricata della liquidazione degli importi per compensi di ritardata restituzione o di percorrenza dei copertoni e degli attrezzi di carico scambiati con altre Ferrovie italiane a norma delle rispettive condizioni convenzionali.

Attribuzioni dei Circoli di ripartizione.

I Circoli di ripartizione dipendono dalle Divisioni Movimento e Traffico. Essi provvedono alla diretta ripartizione fra le stazioni, dei carri, copertoni ed altri attrezzi di carico e rimettono col primo treno utile del mattino successivo al proprio Riparto Circolazione Veicoli ed al Servizio Centrale Movimento e Traffico i rapporti giornalieri mod. M. 179 sulla situazione del materiale da merci ed al predetto Riparto Circolazione Veicoli i rapporti giornalieri delle stazioni mod. M. 141 che si riferiscono al terzo giorno precedente.

Controllano, anche a mezzo di visite saltuarie alle stazioni, d'intesa col proprio Riparto Circolazione Veicoli, i rapporti mod. M-141 e, compatibilmente con le esigenze della ripartizione, lo coadiuvano nella sorveglianza sulla utilizzazione del materiale, sul lavaggio e disinfezione dei carri, e negli altri lavori che potranno essere loro affidati.

La corrispondenza ordinaria, relativa alla ripartizione dei veicoli, verrà scambiata a firma del capo della Divisione Movimento e Traffico o Delegazione Esercizio direttamente col capo dell'Ufficio Circolazione Veicoli.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3 *e* 5.

Ordine di servizio N. 77.

Norme per l'uso e la circolazione dei copertoni da carri e degli attrezzi di carri (catene, stanti, traverse, reti di corda e corde doganali).

E' in corso di distribuzione il fascicolo (edizione 1922) contenente le norme per l'uso e la circolazione dei copertoni da carri e degli attrezzi di carico.

Si menzionano brevemente le più notevoli modificazioni, al-

cune delle quali sono già adottate in seguito a precedenti dispo sizioni:

1. Adozione delle 20 cordicelle per l'assicurazione dei copertoni sui carri carichi e conseguente soppressione del sistema della « corda unica »;

2. Libera circolazione delle *catene* e degli *stanti* i quali, a differenza degli altri attrezzi di carico, non sono più assegnati in deposito fisso a determinate stazioni, ma saranno soggetti alla ripartizione come i copertoni da carri;

Conseguente variante nei depositi fissi di *traverse, rete di corda e corde per assicurazione doganale*;

3. Modificazione della circoscrizione dei Magazzini Approvvigionamenti per l'invio dei copertoni guasti alla piccola od alla grande riparazione;

4. Modalità per la consegna ai competenti Magazzini Approvvigionamenti dei copertoni riparandi, mancanti di teli o ridotti in pezzi;

5. Obbligo alle stazioni destinatarie di spedire al Magazzino i copertoni giunti a riparo di merce che sia stata bagnata per difettosa impermeabilità e di emettere apposito verbale di accertamento.

6. Obbligo alle stazioni mittenti di segnare sui bollettini di scorta dei copertoni il numero del carro e la qualità della merce, nonchè di citare sul relativo documento di trasporto, il numero e la marca del copertone posto a riparo:

7. Obbligo alle stazioni in arrivo di notificare con la lettera alla stazione di provenienza del carro le riserve per mancanze od avarie dei copertoni;

8. Unificazione, anche pei transiti con la Francia e la Svizzera, delle modalità di scritturazione e dei documenti di scorta, per lo scambio dei copertoni e degli attrezzi;

9. Stralcio delle disposizioni concernenti le panche militari, gli scaldapiedi e gli attrezzi di carico senza marca, pei quali oggetti valgono separate pubblicazioni:

10. Correlazione delle varie disposizioni con le nuove « Condizioni e Tariffe pel trasporto delle cose » (edizione 1922) e col « Regolamento Internazionale Veicoli » (edizione Stresa 1921); al proposito si fa presente che l'Ordine di servizio n. 192-1921,

relativo alla pubblicazione del detto Regolamento, deve essere modificato al punto 10 del Capo X, nel senso che solamente pei trasporti di fieno, paglia, fascine, cortecce d'albero, tabacco e simili, che sono *destinati all'estero* o devono percorrere *linee interne elettrificate a filo aereo*, i relativi copertoni devono essere assicurati con le due corde sussidiarie alla sommità del carico come indicato al paragrafo 3 del fascicolo delle norme (edizione 1922), di cui tratta il presente Ordine di servizio. Si fa pure presente che le vigenti Condizioni e Tariffe non farebbero obbligo ai mittenti di fornire tali corde sussidiarie, come precisamente non fanno obbligo di fornire le 20 cordicelle.

Dato anche il rilevante costo dei copertoni, il loro facile deterioramento se mal disposti sul carro od abbandonati nei piazzali, l'incentivo che presentano al trafugamento, le indennità e penalità che la nostra Amministrazione deve corrispondere per ritardate o mancate restituzioni di quelli appartenenti ad altre Ferrovie, si raccomanda a tutto il personale interessato di attenersi esattamente alle prescrizioni di cui trattasi.

I Capi stazione ed i Capi gestione devono curare che il fascicolo in parola sia costantemente tenuto in evidenza negli Uffici Veicoli e della Piccola e Grande Velocità, alla portata degli agenti interessati.

Entro 20 giorni dal ricevimento di dette « Norme » i Capi stazione ed i Capi gestione dovranno confrontare le indicazioni di cui gli allegati C. D. E. col carico inventariale e segnalare per lettera le eventuali differenze alla propria Divisione Movimento e Traffico ed a quella di Bologna, che viene incaricata di tenere l'inventario generale.

Il presente Ordine di servizio abroga quelli n. 67-1907 e 179-1909, nonchè ogni altra disposizione riguardante il servizio dei copertoni e degli attrezzi di carico, in quanto sia contraria alle norme in questione (edizione 1922).

Con apposite istruzioni a parte, le norme stesse saranno messe in rapporto alle deliberazioni emanate con Bollettino Ufficiale n. 23 del 7 giugno c. a.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Ordine di servizio N. 78.

Trasporti di generi di privative eseguiti per conto del Ministero delle Finanze (Direzione Generale delle Privative) - Conto corrente.

In seguito a richiesta del Ministero delle finanze, è stata ammessa l'effettuazione, senza l'immediato pagamento delle relative tasse di porto, dei trasporti dei generi di monopolio fra il Continente e la Sardegna per la via determinata dai transiti marittimi di Civitavecchia e Terranova, osservando le norme di cui l'Ordine di servizio 330-1915.

I trasporti di cui trattasi devono essere scritturati, tanto in partenza quanto in arrivo, nei registri e nei riassunti speciali del servizio cumulativo ferroviario marittimo con la Sardegna, con l'indicazione: « Trasporti privative in conto corrente » anche in forma abbreviata (T. P. CC.).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 79.

Accettazione trasporti e fornitura carri.

(Vedi ordine di servizio n. 44-1920)

I. — FORNITURA DI CARRI VUOTI.

L'assegnazione dei carri è fatta nell'ordine delle richieste, conformemente al disposto dell'art. 33, paragrafo 2 delle Condizioni e Tariffe per i trasporti delle cose.

Nessuna deroga è ammessa alla disposizione di cui sopra, se non previa autorizzazione delle Divisioni Movimento e Traffico o Delegazioni dell'Esercizio, e nei soli casi in cui l'intensità dei traffici sia superiore alla disponibilità dei mezzi per fronteggiarli.

Verificandosi le contingenze di cui sopra, le Divisioni Movimento e Traffico e le Delegazioni Esercizio possono disporre che le stazioni, dopo provveduto al soddisfacimento delle giornaliere, loro

eventualmente fissate, per i porti e per altri centri di carico, procedano alla fornitura del materiale pel trasporto delle cose spedite a carro, seguendo l'ordine di precedenza di cui in appresso:

1 trasporti militari compresi negli ordini di movimento (anche se non effettuati in conto corrente . mod. 444), diramati dal Riparto trasporti militari presso il Ministero della guerra;

2 bestiame, sale comune, salmarino, salgemma per uso commestibile e per la conservazione di prodotti alimentari; generi alimentari destinati all'alimentazione umana, esclusi vino, birra, acque minerali;

3 trasporti di qualsiasi merce destinati all'esportazione via terra e via mare;

4 combustibili solidi e liquidi destinati a ferrovie, tramvie, gazometri, al funzionamento delle macchine agricole ed a Società o Ditte esercenti esercizi pubblici automobilistici; ligniti; imballaggi che hanno servito a trasporti di generi alimentari; materiali interessanti la costruzione e la riparazione di navi e di rotabili ferroviari; trasporti pei quali siano stati fatti assegni fissi di carri; ossigeno e bombole vuote di ritorno;

5 catrame e pece; generi di privativa (escluso il sale di cui al punto 2) e relativi sacchi ed imballaggi; materiali e materie prime per manifatture tabacchi e fabbriche di fiammiferi;

6 trasporti di servizio;

7 sementi (cereali e patate da semina compresi); concimi chimici e materie prime per la loro fabbricazione; concimi naturali; prodotti anticrittogamici; zolfo; solfato di rame; macchine agrarie; sacchi e recipienti vuoti per trasporti interessanti l'agricoltura;

8 masserizie, cioè suppellettili e arnesi di casa usati, dichiarati sgomberi per cambiamento di dimora; effetti, attrezzi, furgoni e carri di cui la concessione speciale IX;

9 materie prime e materiali per le industrie meccanico-siderurgica, elettrica, tessile, vetraria, edilizia, conciante — purchè destinati a stabilimenti dell'industrie stesse — e relativi loro prodotti:

10 inchiostro da stampa, carta, materie prime destinate alle cartiere per la fabbricazione della carta;

11 vino, birra, acque minerali e relativi recipienti vuoti di

ritorno; combustibili non compresi al punto 4, di qualsiasi genere ed a chiunque destinati;

12 altri trasporti.

L'ordine di precedenza di cui sopra non si applica ai trasporti in partenza dagli scali marittimi e lacuali.

Nella fornitura dei carri si deve tener conto, gruppo per gruppo, dell'ordine delle domande, tenendo anche presente che i trasporti da effettuarsi a G. V. hanno la precedenza su quelli a P. V.

I trasporti eseguiti in base al « Regolamento per i trasporti militari » seguono la stessa graduatoria stabilita per le categorie di merci di cui ai punti dal 2 al 12, ma hanno, di massima, la precedenza sui trasporti commerciali della stessa categoria.

E' lasciata facoltà alle Divisioni Movimento e Traffico ed alle Delegazioni Esercizio, ogni qualvolta lo ritengano necessario per assicurarne la tempestiva ed integrale effettuazione, di includere temporaneamente, nel periodo della rispettiva campagna, al numero 1 della graduatoria i trasporti di: agrumi; grano; pomidoro; barbabietole e relative fettucce; zucchero greggio; uva fresca, anche con mosto; frutta fresca; concimi chimici; prodotti anticrittogamici, zolfo e solfato di rame.

II. — Trasporti normalmente esclusi dalle limitazioni di carico.

Quando, per assicurare determinati traffici, si renda necessario ricorrere a limitazioni nella fornitura di carri per trasporti in partenza da stazioni interne della rete, l'Ufficio che emette l'ordine di limitazione deve, di massima, escludere da questa i trasporti indicati ai numeri da 1 a 10 della graduatoria; i trasporti del ceneraccio e delle scorie che vengono effettuati dai Depositi locomotive; quelli che le Officine riparatrici di veicoli F. S. eseguono per proprio conto su veicoli da loro riparati, però per un solo viaggio e dopo che i veicoli siano stati collaudati; i trasporti da effettuarsi con carri di proprietà privata, con carri speciali dell'Amministrazione, con carri della serie P, Poz, Q e con carri ordinari specializzati per determinati trasporti.

Possono anche aver corso i trasporti pei quali si renda possibile, non oltre le 24 ore dallo scarico, l'utilizzazione di carri di altre Ferrovie italiane od estere. Ciò entro i limiti stabiliti dalle

relative convenzioni e sempre quando, all'atto dell'utilizzazione, non vigano disposizioni contrarie.

Le Divisioni Movimento e Traffico e le Delegazioni Esercizio possono includere, di volta in volta, fra le eccezioni altri trasporti, quando ciò sia richiesto da particolari esigenze del momento. Negli ordini di limitazione devono essere esplicitamente indicati i trasporti da accettarsi in eccezione alle limitazioni stesse.

III. — TRASPORTI IN PROVENIENZA DA ALTRE FERROVIE ITALIANE.

Le limitazioni di carico dei trasporti del pubblico sia a carro sia in collettame, che a volta a volta si rendono necessarie, sono applicabili anche alle altre Ferrovie italiane.

Le Divisioni Movimento e Traffico e le Delegazioni Esercizio devono comunicare tali restrizioni alle ferrovie a contatto, interessandole ad attenervisi, e possono attenuare le restrizioni stesse in relazione ad eventuali occorrenze indilazionabili dei centri serviti dalle singole ferrovie.

IV. — TRASPORTI DA E PER GLI SCALI MARITTIMI E LACUALI.

I trasporti in partenza dagli scali marittimi e lacuali, dall'impianto delle funivie di S. Giuseppe di Cairo (sussidiario del porto di Savona), o dai magazzini, stabiliti in località interna da pubbliche amministrazioni pel deposito temporaneo di merci provenienti dal mare, non sono soggetti alle limitazioni di carico.

Per utilizzare l'invio dei carri ai porti devono essere sempre soddisfatte, senza limitazioni, le domande di carico per merci dirette alle stazioni (per loco e per imbarco) di: Vado, Savona, Genova, Sampierdarena, Spezia, Livorno, Civitavecchia, Napoli, Torre Annunziata, Castellammare di Stabia, Reggio di Calabria. Taranto, Brindisi, Bari, Barletta, Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste, nonchè le richieste di carri per merci dirette all'imbarco per tutti gli altri scali marittimi, lacuali e fluviali compresi, o che venissero in seguito inclusi, nell'allegato n. 6 alle vigenti Condizioni e Tariffe per i trasporti delle cose.

Il presente Ordine di Servizio abroga e sostituisce l'ordine di servizio n. 44-1920, nonchè ogni altra precedente disposizione diramata al riguardo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Ordine di servizio N. 80.

Variazioni al testo della nomenclatura dei conti dall'esercizio 1922-23.

(Vedi ordini di servizio nn. 86, 177 e 181-1921 n. 31-1922 e n. 36-1923.

Pag. 6. — Al secondo comma del punto 4° devesi aggiungere: « E' fatta eccezione soltanto per l'acqua fornita dal Servizio Lavori e costruzioni ai rifornitori ».

Pag. 7. — Al prospetto indicante i gruppi annuali e mensili assegnati per la numerazione dei ruoli e mandati viene sostituito il nuovo prospetto allegato al presente Ordine di servizio.

Il terz'ultimo capoverso delle avvertenze viene soppresso e il penultimo viene modificato colla soppressione delle parole « e per la Palermo-Corleone, ecc. » fino alla fine del capoverso.

Pag. 13. — Nell'annotazione di contro al conto 9 di entrata sostituire alle parole « per il Servizio Costruzioni » le parole « per le costruzioni di nuove linee ».

Pag. 21. — L'attuale conto 47 viene soppresso.

Pag. 23. — I conti 57 e 58 vengono riuniti in un unico conto così intitolato:

57. *Corrispettivo dei lavori fatti nelle officine e nei cantieri del Servizio Lavori e Costruzioni*, coll'annotazione « Bilancia col conto 96 di spesa ».

A) *Officine lavori*, col n. 171 di partitario;

B) *Cantieri per l'elettrificazione*, col n. 172 di partitario;

C) *Servizi di autodeposito*, col n. 173 di partitario..

L'annotazione al partitario 174 viene soppressa.

Pag. 23. — Il sottoconto *B* del conto 59 viene così modificato:

B) *Servizio Lavori e Costruzioni*:

1. *Cantieri per i lavori di elettrificazione*, partitario 179;

2. *Officine apparati elettrici e di illuminazione*, partitario 179-*bis*.

Il sottoconto *F* dello stesso conto viene soppresso.

Pag. 27. — L'attuale conto 87 di entrata viene scomposto nei seguenti sottoconti:

A) *sui fondi della gestione pensioni e sussidi*, col partitario 236;

B) *sulle disponibilità della Cassa Depositi e Prestiti*, col partitario 236-*bis;*

C) *su attività diverse dell'Amministrazione ferroviaria*, col partitario 236-*ter.*

Pag. 28. — Nell'annotazione posta di contro al conto 94, alle parole « a cura delle Ragionerie, ecc. » si sostituiscono le parole «a cura dell'ufficio contabile della Divisione competente, ecc.».

Pag. 31. — I conti 108 e 109 vengono intestati al Ministero delle Finanze anzichè a quello del Tesoro.

Pag. 33. — Il conto 122 assume la seguente nuova denominazione: « *Costruzione di nuove linee* ».

Nell'annotazione corrispondente dove è detto: « Servizio Costruzioni » si sostituiscano le parole « Servizio Lavori e Costruzioni ».

Pag. 39. — Dall'annotazione di contro al paragrafo 1° togliere l'indicazione « *Sanitario* ».

Pag. 40. — La dizione del sottoconto *A* del conto 3 di spesa viene così modificata: « A) *Servizio Centrale, Divisioni e Riparti* » sopprimendo nella annotazione relativa le parole « ed ai Reparti tecnici e telegrafici ».

Nell'annotazione di contro al partitario 418 alle parole: « Capi Conduttori principali, ecc. » sostituire le parole: « Capi personale viaggiante e Controllori ».

La dizione del sottoconto *A* del conto 4 di spesa viene modificata analogamente a quella del sottoconto *A* del conto 3 e l'annotazione al partitario 419 viene soppressa.

Pagg. 41 e 42. — L'annotazione posta di contro al partitario 425, viene mantenuta fino alle parole « al sottoconto 27-*B* di entrata » restando soppressa la parte rimanente. Di contro al partitario 426 porre la seguente annotazione: « 2. Comprende soltanto la illuminazione a olio ed a petrolio. La illuminazione elettrica, a gas e con sistemi speciali resta a carico del Servizio Lavori e Costruzioni ».

L'annotazione al partitario 427 è soppressa. Il successivo sottoconto E. 1. prende la denominazione « E) 1. *Illuminazione dei convogli ad olio e sussidiaria*, partitario 433.

Viene soppresso il partitario 434.

Pag. 42. — I sottoconti F) e G) del predetto conto sono soppressi.

Pag. 45. — Al sottoconto 10 A), partitario 481, si aggiunge l'annotazione: « Comprende anche il personale degli uffici distaccati per l'elettrificazione delle linee ».

Allo stesso conto 10 viene aggiunto il sottoconto: « D) *Manutenzione impianti di elettrificazione* » col numero di partitario 483-*bis*. L'attuale sottoconto D) diventa in conseguenza sottoconto E).

Al conto 11 si aggiungono i seguenti sottoconti:

C) *Stazioni - Illuminazione,* col partitario 492-*bis;*

D) *Convogli - Illuminazione elettrica,* col partit. 492-*ter;*

E) *Spese per il servizio degli autoveicoli in consegna agli uffici centrali e distaccati,* col partitario 492-*quater.*

Di contro al partitario 492-*bis* va posta la seguente annotazione:

« Comprende tutte le spese per gas, energia elettrica, carburo di calcio, olio, petrolio, ecc., e quelle per le materie di consumo per il funzionamento e la manutenzione degli impianti d'illuminazione dei locali, dei piazzali e dei segnali. Vi si imputano provvisoriamente anche le spese per fornitura di gas e di energia elettrica agli Uffici della Compagnia *Wagons Lits* nelle Stazioni ».

Al partitario 492-*ter* va posta la seguente annotazione:

« Si comprenderanno tutti i materiali di consumo per la manutenzione degli accumulatori, per il funzionamento e la manutenzione delle Officine di carica e dei posti di rifornimento (stracci, lubrificanti, ecc.) quella per la manutenzione degli apparecchi e condutture delle carrozze (valvole, lampadine, riflettori, portalampade, ecc) nonchè le spese di energia (compresa la tassa) per la carica degli accumulatori. I ricuperi da altre Amministrazioni e privati per tale illuminazione fatta per loro conto dalla nostra Amministrazione e per prestito batterie si porteranno al conto di entrata 27-*B* ».

Al partitario 492-*quater* sarà posta la seguente annotazione: « Vi si porteranno tanto le spese di personale quanto le altre per l'esercizio e la manutenzione degli autoveicoli ».

Pag. 46. — **Al conto 12 si aggiungono i seguenti sottoconti:**

F) ***Manutenzione degli impianti di elettrificazione,*** **col partitario 498;**

G) ***Manutenzione impianti telegrafici, telefonici ed altri impianti elettrici e d'illuminazione, blocchi e apparati centrali di manovra, orologi e misure metriche,*** **col partit. 499;**

H) ***Manutenzione delle linee telegrafiche,*** **col partitario N. 500.**

Al partitario 499 va posta l'annotazione seguente:

« *G*) Comprese tutte le spese occorrenti per la manutenzione dei relativi impianti, materie di consumo, pezzi di ricambio, nonchè le spese pagate alle Ditte per la manutenzione degli orologi e delle misure metriche. Sono escluse le spese per il ricambio di oggetti d'inventario che vanno portate ai corrispondenti sottoconti ».

e di contro al partitario 500 l'annotazione:

« *H*) Comprese le spese pagate ai Telegrafi dello Stato per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle linee ».

Sono soppressi i conti 13, 14 e 15 del paragrafo 5° che resta pure soppresso. I paragrafi seguenti prendono la numerazione dal 5 al 9.

Pag. 64. — Gli attuali conti 96 e 97 vengono riuniti in un unico conto così intitolato:

96. *Spese delle officine e cantieri del Servizio Lavori e Costruzioni,* coll'annotazione « Bilancia col conto 57 di entrata ».

A) *Personale*:

1. *Officine Lavori,* col n. 778 di partitario;
2. *Cantieri per l'elettrificazione,* col n. 779 di partitario:
3. *Servizi d'autodeposito,* col n. 783 di partitario.

B) *Forniture, spese ed acquisti*:

1. *Officine Lavori,* col n. 781 di partitario;
2. *Cantieri per l'elettrificazione,* col n. 782 di partitario;
3. *Servizi di autodeposito,* col n. 783 di partitario.

Pag. 65. — L'attuale sottoconto B) del conto 98 viene così intitolato:

B) *Servizio Lavori e Costruzioni*:

1. *Cantieri per i lavori di elettrificazione,* col partit. 788;

2. *Officine apparati elettrici e d'illuminazione,* col partitario 788-*bis*.

L'attuale sottoconto F) partitario 792, viene soppresso.

Pag. 72. — I conti 145 e 146 vengono intestati al Ministero delle Finanze anzichè a quello del Tesoro.

Pag. 75. — L'attuale conto 159 viene così intitolato « *Costruzioni di nuove linee* » e il sottoconto A) viene intitolato « *Spese degli Uffici Centrali* ».

Nell'annotazione posta di contro al detto sottoconto invece delle parole « Servizio Costruzioni, ecc. » sarà detto « Servizio Lavori e Costruzioni per la parte che riguarda le costruzioni, ecc. ».

Il sottoconto 159 B) 3, viene ora denominato: 3. *Quota spese del Servizio Lavori e Costruzioni.*

Pag. 81. — L'annotazione al partitario 1176 viene soppressa.

Pag. 82. — E' istituito il nuovo conto f. b.:

18-bis. *Attività diverse dell'Amministrazione ferroviaria investite in mutui a cooperative edili ferroviarie,* col partitario 1195.

Pag. 83. — L'annotazione al partitario 1203 viene soppressa.

Pag. 84. — E' istituito il nuovo conto f. b.:

40. *Gestione delle attività dell'Amministrazione ferroviaria investite in mutui a cooperative edili ferroviarie,* col partitario 1219.

Pag. 84. — L'annotazione al conto 41 viene così modificata: « Usato esclusivamente dagli uffici e riparti del Servizio Ragioneria ».

Pagg. 84 e 85. — Sono soppressi i sottoconti del conto 41 riflettenti le casse di Trento e Sebenico, restando invariati i numeri di partitario degli altri sottoconti.

Pag. 85. — Sono soppressi tutti i sottoconti del conto 47, il quale prende il numero di partitario 1241. L'annotazione relativa

verrà sostituita dalla seguente: « Usato solamente dai riparti controllo cassa ».

Il conto 48 prende il numero di partitario 1242.

Il conto 49 viene così suddiviso:

a) esercizio 1920-21 col n. 1243 di partitario
b) esercizio 1921-22 » 1244 »
c) esercizio 1922-23 » 1245 »
d) esercizio 1923-24:

1.	Cassa di	Ancona	col n.	1246-*a*	di partitario
2.	»	Bologna	»	1246-*b*	»
3.	»	Firenze	»	1246-*c*	»
4.	»	Genova	»	1246-*d*	»
5.	»	Milano	»	1246-*e*	»
6.	»	Napoli	»	1246-*f*	»
7.	»	Palermo	»	1246-*g*	di partitario.
8.	»	Roma	»	1246-*h*	»
9.	»	Torino	»	1246-*i*	»
10.	»	Trieste	»	1246-*l*	»
11.	»	Cagliari	»	1246-*m*	»

Pag. 86. — L'annotazione posta di contro al conto 50 viene così modificata: « Usato esclusivamente dall'ufficio contabilità prodotti e dai riparti controllo cassa ».

Pag. 88. — Nell'annotazione al conto 76 all'indicazione « Uffici di Ragioneria » viene sostituita quella di « riparto controllo cassa ».

Pag. 90. — Il conto 102 prende il numero 1326 di partitario. Sono soppressi gli attuali sottoconti.

Pagg. 91 e 92. — All'annotazione di contro ai conti 108, 111 e 119 f. b., aggiungere: « In liquidazione dal 1° luglio 1923 ».

Il conto 118 si scompone nei seguenti sottoconti:

a) *Lavori*, col n. di partitario 1360;
b) *Elettrificazione*, col n. di partitario 1361;
c) *Costruzioni*, col n. di partitario 1361-*bis*.

Pag. 92. — Nell'annotazione di contro ai conti 123 e 124 all'indicazione « Uffici di Ragioneria » viene sostituita quella di « riparti controllo cassa ».

Nota. — Ovunque sono indicati nella nomenclatura dei conti i Servizi Lavori e Costruzioni e la Unità elettrificazione deve sostituirsi l'indicazione « Servizio Lavori e Costruzioni » salvo che nelle annotazioni ai partitari 77, 78 ed 86 di entrata nelle quali alle parole: « per il servizio costruzioni » saranno da sostituirsi le parole: « per la costruzione di nuove linee ».

Allegato all'ordine di servizio N. 80-1923.

	Serie annuale		Gruppi mensili
	Primo numero	Ultimo numero	
Ruoli di paga.			
Servizio e Divisioni Movimento a Traffico . .	1	6000	500
Servizio Materiale e Trazione: Sede Centrale ed Officine di grande riparazione	6001	9600	300
Divisioni.	9601	13200	300
Officine dei depositi e Squadre di rialzo . .	13201	16800	300
Servizio Lavori e Costruzioni: Sede Centrale e Divisioni	16801	22800	500
Divisione speciale di Milano	22801	23400	50
Costruzioni.	23401	27000	300
Elettrificazione	27001	30600	300
Servizio Personale e Affari Generali (compreso il Sanitario)	30601	32400	150
Servizio Approvvigionamenti	32401	38400	500
Servizio Ragioneria.	38401	42000	300
Esercizio Navigazione.	42001	43200	100
Mandati di pagamento.			
Servizio e Divisioni Movimento e Traffico. .	1	3600	300
Servizio Materiale e Trazione: Sede Centrale e Officine di grande riparazione.	3601	15600	1000
Divisioni	15601	19200	300
Servizio Lavori e Costruzioni: Sede Centrale e Divisioni.	19201	31200	1000
Divisione Speciale di Milano	31201	33600	200
Costruzioni.	33601	39600	500
Elettrificazione.	39601	45600	500
Servizio Personale e Affari Generali (compreso il Sanitario)	45601	57600	1000
Servizio Approvvigionamenti	57601	75600	1500
Servizio Ragioneria: Sede Centrale (anche per le Casse e Controlli di Cassa)	75601	87600	1000
Servizio Ragioneria – Contabilità - Prodotti.	87601	89400	150
Servizio Ragioneria – Gestione mutui. . . .	89401	107400	1500
Esercizio Navigazione.	107401	110400	250

Segue *Allegato all'ordine di servizio N. 80-1923.*

	Serie annuale		Gruppi mensili
	Primo numero	Ultimo numero	
Mandati d'introito.			
Servizio e Divisioni Movimento e Traffico. .	1	600	50
Servizio Materiale e Trazione: Sede Centrale ed Officine di grande riparazione.	601	1200	50
Divisioni	1201	1800	50
Servizio Lavori e Costruzioni: Sede Centrale e Divisioni.	1801	2400	50
Divisione speciale di Milano	2401	3000	50
Costruzioni	3001	3300	25
Elettrificazione	3301	3600	25
Servizio Personale e Affari Generali (compreso il Sanitario)	3601	4200	50
Servizio Approvvigionamenti	4201	5400	100
Servizio Ragioneria: Sede Centrale (anche per le Casse e Controllo di Cassa).	5401	6600	100
Servizio Ragioneria - Contabilità Prodotti .	6601	7200	50
Esercizio Navigazione	7201	7500	25
Mandati d'ordine.			
Servizio e Divisioni Movimento e Traffico. .	1	1800	150
Servizio Materiale e Trazione: Sede Centrale ed Officine di grande riparazione	1801	5400	300
Divisioni	5401	7800	200
Servizio Lavori e Costruzioni : Sede Centrale e Divisioni	7801	11400	300
Divisione speciale di Milano	11401	12600	100
Costruzioni	12601	15000	200
Elettrificazione	15001	17400	200
Servizio Personale e Affari Generali (compreso il Sanitario)	17401	18600	100
Servizio Approvvigionamenti	18601	24600	500
Servizio Ragioneria: Sede Centrale	24601	30600	500
Servizio Ragioneria - Contabilità Prodotti .	30601	32400	150
Esercizio Navigazione.	32401	33600	100

Ordine di servizio N. 81.

Trasporti da eseguirsi nell'interesse dei Servizi dell'Amministrazione.

A partire dal 1° luglio 1923 andranno in vigore le nuove « *norme per l'eseguimento dei trasporti nell'interesse dei Servizi della Amministrazione* » allegate al presente ordine di servizio, le quali annullano e sostituiscono quelle emanate coll'ordine di servizio 160-1915, colle seguenti principali innovazioni:

a) soppressione delle tariffe a rimborso di spesa pei trasporti di persone e di cose;

b) applicazione delle tariffe normali in uso per il pubblico ai trasporti di persone e di cose eseguiti da imprese accollatarie di lavori e di servizi di qualsiasi specie; ai trasporti di materiali di primo acquisto per conto dei Magazzini Approvvigionamenti; ai trasporti per lavori in conto patrimoniale, per costruzione di nuove linee affidata alla Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, per costruzione e manutenzione di case economiche di ferrovieri eseguita direttamente e per suo conto dalla Amministrazione Ferroviaria; ai trasporti per forniture o lavori per conto di altre Amministrazioni dello Stato;

c) soppressione della tassazione dei trasporti in conto esercizio da parte diretta dei Servizi mediante coefficenti.

Tale tassazione sarà mantenuta soltanto quando si tratti di materiali che dai magazzini vengono rivenduti a terzi od impiegati per conto di terzi od in lavori a carico del conto patrimoniale, nei quali casi i Servizi interessati che liquidano i conti graveranno i materiali stessi delle spese medie di trasporto in base a nuovi coefficienti.

In relazione al disposto dell'ordine di servizio 72-1922 rammentasi che l'applicazione delle tariffe normamli per il pubblico ai trasporti sulle ferrovie dello Stato per conto di imprese assuntrici di lavori e di forniture non dovrà avere luogo pei traspòrti conse-

guenti da contratti (compresi gli eventuali atti supplettivi ed appendici) stipulati, o pei quali siano state indette le relative gare, ovvero siano stati presi definitivi accordi con le imprese, anteriormente alla entrata in vigore delle disposizioni contenute nel sopra citato ordine di servizio.

Eppertanto, a tutti i suddetti trasporti di persone e di cose dovrà continuarsi ad applicare la speciale tariffa a rimborso di spesa di cui alle norme allegate all'ordine di servizio n. 160-1915 con l'uso delle richieste rispettivamente modulo Cı 111 (bianca) di vecchia edizione e Cı 114.

A sensi del disposto dell'ordine di servizio n. 89-1922, gli Uffici che emettono le dette richieste avranno cura di apporvi analoga indicazione ben visibile e debitamente controfirmata da chi autorizza il rilascio delle richieste stesse, nonchè il timbro d'ufficio.

Per nessun motivo le stazioni daranno corso a trasporti di persone e di cose per conto di imprese assuntrici di lavori e di forniture, la cui effettuazione venisse richiesta coi suddetti moduli Cı 111 e Cı 114 non portanti la dichiarazione di cui sopra.

In attesa della prossima ristampa delle richieste mod. Cı 111 (bianca) e Cı 126 (azzurra) prescritte dalle presenti norme, si continuerà a fare uso, fino ad esaurimento delle relative scorte, degli attuali stampati dello stesso modello e colore, sui quali, però, dovranno essere opportunamente apportate a mano, secondo le nuove esigenze, le modifiche ed aggiunte risultanti dagli allegati facsimili.

Così pure continueranno ad usarsi, fino ad esaurimento delle scorte, in luogo delle lettere di porto modello Cı 112 (verde), le attuali lettere di porto modello Cı 113 (rosa), previa indicazione, ben visibile, da apporsi sul margine superiore delle medesime « *vale per modello* Cı 112 ».

Gli altri stampati che risulteranno non più in uso dovranno essere, invece, senz'altro versati.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 15, 18, 19, 20, 21, 22, 32, 50, 51, 52 e 55.

NORME

per l'eseguimento dei trasporti nell'interesse dei Servizi dell'Amministrazione.

CAPO I.

CLASSIFICAZIONE DEI TRASPORTI.

Art. 1.

Specie dei trasporti.

I trasporti che possono essere eseguiti nell'interesse dei Servizi dell'Amministrazione si distinguono in:

1° Trasporti a tariffe normali in uso per il pubblico *a pagamento diretto od in conto corrente.*

2° Trasporti in esenzione di tassa.

Art. 2.

Trasporti a tariffe normali.

A) *a pagamento diretto.*

Appartengono a questa specie:

a) i trasporti di persone e di cose eseguiti da imprese accollatarie di lavori e di servizi di qualsiasi specie;

b) i trasporti di materiali di primo acquisto per conto dei Magazzini Approvvigionamenti.

I su indicati trasporti debbono essere eseguiti con documenti ordinari.

B) *in conto corrente.*

Appartengono a questa specie i trasporti di persone e di cose richiesti dai Servizi dell'Amministrazione, che non siano a carico delle ditte o delle imprese e che riguardino:

lavori in conto patrimoniale;

costruzione di nuove linee affidata all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato;

gestioni speciali (costruzione e manutenzione di case economiche di ferrovieri eseguita direttamente e per suo conto dall'Amministrazione ferroviaria ecc.);

forniture o lavori per conto di altre Amministrazioni dello Stato.

Tutti i suddetti trasporti dovranno essere effettuati con documenti ordinari.

Pei trasporti delle persone i Servizi richiedenti dovranno inoltre presentare l'apposita richiesta Mod. Ci 111 *bis*, color camoscio (stampata a fascicolo).

Art. 3.

Trasporti in esenzione di tassa.

A) *da eseguirsi senza documento*:

Appartengono a questa specie:

1° I trasporti di cassette, bolgette, sacchi, pieghi, ecc. contenenti la corrispondenza *ordinaria* (1) di servizio dei vari uffici dell'Amministrazione, che si effettuano di massima mediante semplice consegna al treno.

La gratuità del trasporto è limitata alla corrispondenza riguardante esclusivamente l'amministrazione e l'esercizio delle proprie linee, comprese quelle in corso di costruzione, nonchè le linee di navigazione esercite dallo Stato, e, per conseguenza, resta assolutamente vietato, e s'intendono quì richiamate le speciali sanzioni comminate al riguardo dalla legge postale, il trasporto di lettere private o di istanze, sollecitazioni o simili presentate da privati alle stazioni per l'inoltro ad altri uffici dell'Amministrazione, ad eccezione dei reclami consegnati in busta aperta dagli aventi diritto.

Allo stesso modo e con le medesime limitazioni, si trasportano le lettere, le buste ecc., delle Amministrazioni ammesse al

(1) Per la corrispondenza importante da spedirsi raccomandata vedi il punto 5 del presente articolo

servizio cumulativo o di corrispondenza con le ferrovie dello Stato, in quanto, bene inteso, riguardino esclusivamente i detti servizi.

2° I trasporti degli strumenti geodetici e degli attrezzi di lavoro che gli ingegneri, applicati ed assistenti tecnici od altri agenti del Servizio Lavori e Costruzioni, sono autorizzati a collocare direttamente nel bagagliaio del treno e di cui debbano servirsi per il disimpegno delle loro attribuzioni.

Così pure gli attrezzi di lavoro che operai, verificatori ecc. debbono portare seco viaggiando per incarichi relativi al servizio;

3° I trasporti a carico della parte ordinaria del bilancio eseguiti nei limiti di una stessa stazione.

4° I trasporti di pieghi contenenti la contabilità delle gestioni, nonchè i pacchi dei biglietti ritirati in arrivo che le stazioni trasmettono ai Controlli competenti.

B) *Da eseguirsi con documento.*

Appartengono a questa specie:

5° I trasporti di cassette, bolgette, sacchi, pieghi, ecc., contenenti la corrispondenza *importante* di servizio dei vari uffici dell'Amministrazione, nonchè le spedizioni di acqua potabile e degli apparecchi di disinfezione che si eseguiscono da e per l'Istituto sperimentale e laboratori distaccati di Torino, Firenze e Palermo.

6° Le spedizioni di cassette o pacchi di biglietti di viaggio inviati dal Controllo viaggiatori alle stazioni.

7° Le spedizioni di cassette o pacchi di biglietti di viaggio non utilizzati, restituiti al Controllo viaggiatori dalle stazioni e dalle agenzie.

8° Le spedizioni delle lettere di vettura ordinate dalle ditte all'Amministrazione o che le ditte fanno stampare per conto proprio e mandano all'Amministrazione per la timbratura a secco e per la verifica.

9° Le spedizioni di cestoni o di altri recipienti che hanno servito al trasporto di merci estere in esenzione di visita doganale o per il ritorno dei campioni prelevati per risolvere controversie doganali.

10° Le spedizioni dei campioni che dalle stazioni vengono

inviati per esame e giudizio al Servizio Movimento e Traffico, quando l'invio non ha luogo con piego raccomandato.

11° Le spedizioni di sacchi, recipienti ed imballaggi di qualsiasi genere che hanno servito per trasportare merci o numerario per conto dell'Amministrazione.

12° Le spedizioni di recipienti vuoti ed imballaggi inviati dai capi zona alle Società cooperative fra agenti ferroviari per prendere le derrate.

13° Le spedizioni degli oggetti di vestiario del personale, rifiutati o respinti per la riparazione.

14° Le spedizioni di numerario o di carte di valore eseguite per qualsiasi motivo dalle Casse, dalle stazioni, dalle agenzie e dagli uffici dell'Amministrazione, nonchè dei sacchetti vuoti da numerario restituiti dalle Casse alle stazioni.

15° Le spedizioni di numerario, carte-valori, preziosi ed og getti ritrovati, nonchè quelle di merci o bagagli eccedenti, rifiutati ed abbandonati, eseguite dalle stazioni alle Divisioni Movimento e Traffico od ai relativi depositi compartimentali.

16° Le spedizioni dei campioni di carbone o di altre materie per analisi e prove di collaudo.

17° I trasporti del materiale d'esercizio e dei materiali e pezzi di ricambio dei rotabili che si mandano o ritornano dalla riparazione; dei pezzi di ricambio, eseguiti senza intervento dei magazzini, per sostituire altri tolti d'opera; delle sale montate tolte dal parco e spedite da una località ad un'altra.

18° I trasporti: di materiale rotabile spedito per ripartizione e quelli di copertoni ed attrezzi di carico spediti per concentramento e per ripartizione; del materiale rotabile fuori servizio destinato alla riparazione od alla demolizione; del materiale rotabile di nuovo acquisto dal luogo di consegna a quello di collaudo; dei carri sagoma, carri luce, carri campione e carrelli in coda ai treni che si inviano pei bisogni dell'esercizio.

19° I trasporti in piccole partite di derrate alimentari (e relativi recipienti) effettuati da agenti dell'Amministrazione che risiedono in località isolata ove manchi qualsiasi possibilità di acquisto sul posto, purchè però tale impossibilità sia dichiarata dal Comitato compartimentale di esercizio; i trasporti delle refezioni destinate al personale ferroviario in trasferta in località ove

non sia possibile procurarsi i generi alimentari; i trasporti di acqua per il rifornimento delle cisterne delle stazioni e delle case cantoniere; i trasporti di viveri per il personale della Amministrazione eseguiti per mezzo di appositi carri; i trasporti di brande per gli agenti inviati in trasferta in località prive di alloggi; i trasporti di masserizie del personale ferroviario nei soli casi in cui le particolari norme al riguardo ne ammettono la gratuità della effettuazione; i trasporti di salme di agenti morti in attività di servizio, nonchè della moglie e dei figli minorenni di agenti in servizio.

20° I trasporti in genere di cose che, pur non essendo sopra menzionati, si effettuano esclusivamente per conto dei capitoli compresi nella parte ordinaria del bilancio, ivi compresi i trasporti di materiali per giri di scorte fra magazzini, depositi combustibili, depositi locomotive, squadre di rialzo, sezioni lavori e costruzioni ed eccettuati quelli per conto delle stazioni comuni con le Amministrazioni estere, soggetti, per ragioni di reciprocanza, alle tariffe normali del pubblico.

21° I trasporti di persone (operai, manovali, ecc.) per lavori eseguiti direttamente dalla Amministrazione ferroviaria e compresi nei capitoli della parte ordinaria del bilancio;

i viaggi che il personale ferroviario effettua per motivi esclusivamente di servizio.

22° I trasporti effettuati dalla Compagnia Internazionale dei Wagons-Lits, anche a mezzo dei bagagliai Ferrovie Stato, sia dei treni merci, sia dei treni viaggiatori, degli oggetti di corredo, generi di consumo, pezzi di ricambio ecc. occorrenti al servizio delle proprie carrozze a letto e ristorante, esclusi i rifornimenti dei magazzini e dei depositi. Così pure le spedizioni da e per le officine di Greco Milanese delle pompe montate su carretto pel rifornimento dell'acqua alle carrozze stesse.

I trasporti caricati nei bagagliai dei treni dovranno essere effettuati all'appoggio della lettera di porto modello Ct 112 (verde) nella quale la C. I. W. L. dovrà praticare l'annotazione: *Trasporto in esenzione di tassa.*

I trasporti caricati nelle carrozze della C. I. W. L. dovranno essere effettuati all'appoggio della speciale richiesta di cui all'O. S.

n. 332-1914 e sotto l'osservanza delle prescrizioni contenute nell'ordine di servizio predetto.

23° I trasporti per conto dell'Amministrazione dei Telegrafi dello Stato:

a) di materiali per la costruzione di linee telegrafiche lungo le linee ferroviarie dello Stato, spediti dal luogo di acquisto a piè d'opera;

b) di materiali per la manutenzione delle linee stesse spediti dai luoghi di acquisto a piè d'opera, nel limite però del Compartimento Telegrafico;

c) di materiali, sia per la costruzione, che per la manutenzione, spediti dai magazzini o depositi di Sezioni a piè d'opera, nel limite del rispettivo Compartimento Telegrafico (i materiali spediti dal magazzino centrale dei telegrafi dello Stato di Roma-Trastevere sono da considerarsi, nei riguardi della franchigia, come provenienti da un luogo di acquisto);

d) di materiali avanzati da lavori di costruzione o manutenzione e spediti per altri lavori analoghi nel limite del Compartimento Telegrafico;

e) di attrezzi e di utensili di ritorno da lavori di costruzione o manutenzione e spediti ai magazzini o depositi di Sezione, oppure a piè d'opera, nel limite però del Compartimento Telegrafico.

Per l'effettuazione dei suindicati trasporti (punti *a, b, c, d, e*) l'Amministrazione dei Telegrafi dello Stato dovrà rilasciare una apposita richiesta su proprio modello 122 *A,* sulla quale dovranno risultare la quantità, la qualità ed il peso dei materiali, nonchè il lavoro per il quale devono servire ed il preciso tronco di ferrovia sul quale sono da impiegarsi. Tale richiesta dovrà scortare il trasporto allegata alla lettera di porto modello C I 112 (verde) emessa dalla stazione mittente.

24° I trasporti di merci e materiali di primo acquisto per conto dei Magazzini Approvvigionamenti, le cui tasse, eccezionalmente, non fosse possibile accollare per contratto alle ditte fornitrici.

25° I trasporti in servizio di bagagli, merci, veicoli, ecc., in disguido, erroneamente istradati o scaricati, mancanti dell'originale documento di trasporto.

I documenti da usare per i trasporti sub-lettera *B*) del presente articolo sono i seguenti:

Per le persone:

La richiesta mod. Cı 111 (bianca) di nuova edizione, per i trasporti di persone (contemplati al primo capoverso del punto 21) inerenti a lavori eseguiti direttamente dalla Amministrazione ferroviaria e compresi nei capitoli della parte ordinaria del bilancio;

i moduli prescritti dagli ordini di servizio n. 65-1919 e n. 65-1922 per i viaggi d'urgenza per motivi di servizio del personale delle stazioni e gestioni autonome e per i viaggi fuori servizio del personale dei treni e di macchina (secondo capoverso punto 21°);

i biglietti di servizio prescritti dalle particolari norme che

i biglietti di servizio previsti dalle particolari norme che ne regolano la concessione e l'uso in tutti gli altri casi (secondo capoverso punto 21°).

Per le cose:

la lettera di porto modello R-194 per le spedizioni di valori effettuate dalle Casse compartimentali alle stazioni, agenzie ed uffici;

la lettera di porto modello R-194 *bis* per le spedizioni dei sacchetti vuoti da numerario restituiti dalle Casse alle stazioni;

la lettera di porto modello R-195 per le spedizioni dei versamenti periodici delle stazioni e delle agenzie alle Casse compartimentali;

il modulo C^I 206 *bis* per le spedizioni di cassette o pacchi di biglietti di viaggio inviati dal Controllo viaggiatori alle stazioni;

il modulo G-75 per i trasporti di cui al punto 5 dell'articolo 3 delle presenti norme;

il modulo M-130 per il materiale rotabile;

il modulo M-150 per i copertoni;

il modulo M-155 per gli attrezzi di carico;

il biglietto *Ap* pei trasporti di derrate in piccole partite

e dei relativi recipienti vuoti ed il modulo B-19 a libretto per i trasporti di acqua potabile da servire per le stazioni che ne difettino;

il mod. S-80 per il trasporto delle refezioni destinate al personale ferroviario in trasferta;

i buoni per il trasporto gratuito di bagaglio per i viaggi effettuati per motivi di servizio dal personale ferroviario;

la richiesta, mod. Ci 126 (colore azzurro) di nuova edizione per i trasporti in servizio di bagagli, merci, veicoli ecc., disguidati, erroneamente istradati o scaricati, mancanti dell'originale documento di trasporto;

la lettera di porto, mod. Ci 112 (colore verde) in tutti gli altri casi.

Capo II.

MODALITÀ PER L'ESEGUIMENTO E LA CONTABILIZZAZIONE DEI TRASPORTI DELLE PERSONE.

Art. 4.

Trasporti a tariffa normale.

A) *a pagamento diretto*:

Sono da applicarsi tutte le norme vigenti per i trasporti del pubblico.

B) *in conto corrente*:

Per i trasporti di persone a tariffa normale del pubblico in conto corrente contemplati alla lettera *B*) dell'articolo 2 delle presenti norme, la stazione di partenza, sulla presentazione della prescritta richiesta modello Ci 111 *bis*, color camoscio, rilasciata dai Servizi interessati, sui due tagliandi della quale dovrà apporre il bollo ad umido colla data e col numero del treno, emetterà un biglietto mod. Ci 201, senza prezzo, avendo cura di annotarvi il numero delle persone che viaggiano e gli estremi della richiesta stessa

e di apporvi, altresì, l'indicazione, ben visibile, « *in conto corrente* ».

Il tagliando B sarà consegnato col biglietto alle persone che viaggiano.

A giustificazione della omessa esazione e contabilizzazione del prezzo, la stazione allegherà alla propria contabilità viaggiatori, unitamente alla matrice del biglietto emesso, il tagliando A della relativa richiesta.

Il Controllo Viaggiatori, in base al detti documenti, emetterà elenchi mensili, mod. CI 125 *bis*, intestati ai Servizi ed Uffici interessati, previo addebito al rispettivo conto d'ordine, che sarà scaricato dai detti Servizi ed uffici mediante le regolarizzazioni contabili di spettanza.

Il tagliando *B*, ritirato dalla stazione di arrivo, sarà trasmesso al Servizio od ufficio emittente, a cura del Controllo.

Le richieste sono valide per due mesi a decorrere dalla data della loro emissione.

Per le fermate intermedie valgono le norme relative ai viaggiatori ordinari.

Il trasporto dovrà essere effettuato in terza classe con treni accelerati, omnibus e misti, salvo speciale autorizzazione da apporsi sulla richiesta dall'ufficio che la emette, qualora sia necessario il trasporto con treni diretti.

Tale autorizzazione non potrà essere rilasciata che in casi eccezionali e di assoluta urgenza.

Se all'atto della partenza si presenta un numero di persone inferiore a quello indicato nella richiesta, il bigliettario dovrà farne opportuna annotazione sulla richiesta stessa, nello spazio a ciò destinato, rilasciando il biglietto in relazione al numero effettivo delle persone che viaggiano.

Art. 5.

Trasporti in esenzione di tassa.

Per i trasporti di persone in esenzione di tassa, inerenti a lavori per conto dei capitoli compresi nella parte ordinaria del bilancio, la stazione di partenza, sulla presentazione della richiesta

mod. C^I 111 (bianca) di cui all'art. 3, rilasciata dai Servizi interessati, sui due tagliandi della quale dovrà apporre il bollo ad umido colla data e col numero del treno, emetterà, senza riscuotere tassa alcuna, un biglietto mod. C^I 201, avendo cura di annotarvi il numero delle persone che viaggiano e gli estremi della richiesta stessa. Consegnerà poscia, insieme al biglietto mod. C^I 201, il tagliando B alle persone od alla comitiva che viaggiano.

A giustificazione della omessa esazione e contabilizzazione del prezzo, la stazione, analogamente a quanto stabilito per i trasporti di cui all'articolo precedente, allegherà alla propria contabilità viaggiatori, unitamente alla matrice del biglietto emesso, il tagliando A della relativa richiesta.

Il Controllo viaggiatori, compiute le operazioni di sua spettanza, restituirà agli uffici emittenti, per i debiti riscontri, i tagliandi A delle richieste modello C^I 111 (bianco) relativi ai moduli C^I 201, fatta eccezione per quelli rilasciati dagli uffici Costruzioni, che dovranno rimettersi invece alla Sede Centrale del Servizio.

Il tagliando *B* delle richieste, ritirate in arrivo, sarà trasmesso al Servizio emittente, a cura del Controllo.

Per quanto riflette la validità delle richieste, le fermate intermedie, la classe in cui deve effettuarsi il viaggio, la specie del treno e le eventuali variazioni nel numero delle persone comprese nelle richieste stesse, valgono le norme di cui agli ultimi cinque capoversi dell'articolo precedente.

Per l'effettuazione dei viaggi per motivi di servizio contemplati al 2° capoverso del punto 21°, art. 3 delle presenti norme, valgono le modalità contenute negli O. S. 65-1919 e 65-1922, per i viaggi in essi previsti, e le particolari disposizioni che regolano la concessione e l'uso dei biglietti di servizio, negli altri casi.

CAPO III.

MODALITÀ PER L'ESEGUIMENTO E LA CONTABILIZZAZIONE DEI TRASPORTI DELLE COSE.

Art. 6.

Trasporti a tariffa normale.

A) *a pagamento diretto*:

Sono da applicarsi tutte le norme vigenti per i trasporti del pubblico.

Dovranno però essere in ogni caso eseguiti *in porto affrancato* i trasporti di materiali di primo acquisto diretti ai magazzini approvvigionamenti, alle officine e depositi, alle squadre di rialzo ecc.; condizione questa che dovrà tassativamente porsi nei contratti di forniture.

B) *in conto corrente*:

Per i trasporti delle cose a tariffa normale del pubblico in conto corrente i Servizi dovranno adoperare le lettere di vettura ordinarie, apponendo sulle diverse parti di esse, compreso il duplicato, la dichiarazione, convalidata con bollo e firma, che le tasse vanno conteggiate in *conto corrente* e l'indicazione del motivo pel quale il trasporto viene effettuato, nonchè del Servizio o dell'Ufficio al quale dovranno addebitarsi le tasse.

La stazione di arrivo applicherà le tasse e ne assumerà debito nei modi prescritti, ma, in luogo di riscuoterne l'importo, si farà rilasciare dal destinatario, sul bollettino di consegna, la dichiarazione di avere svincolato il trasporto senza il pagamento delle tasse, ed, in appoggio a tale documento, pareggerà il debito della propria contabilità delle merci con un corrispondente accredito mediante modulo C[1] 484, e quindi sul conto corrente C[1] 436, curando che sul bollettino di consegna siano riportate le indicazioni che risultano dai relativi documenti, specialmente per quanto riguarda il motivo del trasporto ed il Servizio od Ufficio cui deve essere addebitato.

Il Controllo Prodotti, ricevuti i documenti che giustificano il credito assunto dalle stazioni, provvederà, previa revisione delle relative tasse, all'emissione degli elenchi modello C^{I} 125 distintamente per Servizio od Ufficio, ai quali verranno trasmessi per le successive operazioni, previo addebito al conto d'ordine relativo.

I trasporti in conto corrente seguiranno in tutto il resto le modalità e le norme in vigore per i trasporti ordinari.

Art. 7.

Trasporti in esenzione di tassa.

Contro presentazione dei documenti previsti dall'articolo 3, lettera *B* delle presenti norme, dei quali dovrà farsi uso per l'effettuazione dei trasporti in esenzione di tassa, e dopo accertata la loro regolarità, le stazioni daranno corso ai trasporti stessi senza applicare, nè contabilizzare alcuna tassa.

Le buste e le fasce dei pieghi della corrispondenza ordinaria da trasportarsi senza documento dovranno essere munite del timbro dell'Ufficio che li spedisce, oppure della firma dell'agente speditore.

La stazione di partenza applicherà ad esse il proprio bollo indicante la data ed il numero del treno al quale vengono consegnate per l'inoltro a destino.

I piccoli pacchi (stampati, oggetti di vestiario ecc.), potranno essere spediti a grande velocità, ad eccezione delle materie pericolose e nocive per le quali sia tassativamente prescritto il trasporto a p. v. con le cautele indicate nelle vigenti tariffe.

I trasporti di cui al punto 5 dell'articolo 3 delle presenti norme potranno essere effettuati con qualsiasi treno non esclusi i diretti ed i direttissimi.

Tutti gli altri trasporti di materiali e merci di ogni genere dovranno farsi a p. v., salvo nei casi di urgenza pei quali gli Uffici mittenti ritengano di autorizzare sui relativi documenti il trasporto a g. v., indicandone i motivi.

Quando per l'effettuazione del trasporto occorra l'uso d'un

carro, il mittente dovrà farne domanda alla stazione; domanda che dovrà risultare anche sul documento di trasporto.

Per la consegna e riconsegna dei trasporti in esenzione di tassa valgono le stesse modalità in uso pei trasporti ordinari, avvertendo che le stazioni di arrivo dovranno fare apporre dall'agente che effettua lo svincolo la firma leggibile, la qualifica e l'indicazione del Servizio od Ufficio dal quale dipende nell'apposita colonna del registro arrivi mod. C[1] 406.

Le operazioni di carico e scarico dei trasporti effettuati in esenzione di tassa, nei casi di carri completi o da considerarsi come tali, dovranno essere compiute dal personale dei Servizi interessati.

Ogni qualvolta i Servizi debbano effettuare trasporti gravati di spese anticipate o di assegni, presenteranno alla stazione di partenza, insieme con la lettera di porto speciale, un documento ordinario da servire per il carteggio della spesa anticipata e dell'assegno, che però sono esenti dalle provvigioni.

All'esterno dei documenti di scorta dei carri contenenti trasporti in servizio dovrà essere praticata in modo visibile l'annotazione « Trasporti in servizio ».

Per quanto riguarda l'inoltro e l'istradamento, valgono le norme stabilite per i trasporti ordinari.

Per la scritturazione dei trasporti le stazioni dovranno attenersi alle disposizioni al riguardo contenute nelle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci ».

Le stazioni non abilitate al servizio merci p. v., qualora venissero autorizzate ad eseguire od a ricevere trasporti in servizio, li scritturerauno sui prescritti registri e compileranno i riassunti modulo C[1] 419 e C[1] 428 da inviarsi, questi ultimi, al Controllo Merci Interno di Torino.

Art. 8.

Trasporti con treni speciali - materiali. Modalità per l'eseguimento e la contabilizzazione.

Per l'effettuazione con treni speciali-materiali dei trasporti specificati all'articolo 2 delle presenti norme, nonchè di quelli in esenzione di tassa, si dovrà fare uso della cedola-orario mo-

dulo C[I] 120 (rosa), da compilarsi a cura del Servizio per conto del quale si fa il trasporto.

Sulla detta cedola dovrà risultare il motivo della effettuazione del trasporto e, tanto il Servizio che la emette ed al quale spetta pure di ritirarla a trasporto compiuto, quanto il personale di scorta ai treni, avranno cura di completarla in ogni sua parte, precisando, per quanto riguarda il percorso effettivo di ogni treno, il punto di carico e di scarico dei materiali.

Il peso dovrà essere possibilmente stabilito mediante pesatura diretta. Nel caso che questa non fosse possibile, il peso sarà determinato in base al volume ed al peso specifico del materiale trasportato.

Per questi treni speciali si dovrà altresì compilare il foglio di corsa, il foglio veicoli ed il bollettino di trazione comuni a tutti i treni.

La tassazione dei treni speciali-materiali per l'effettuazione dei trasporti di cui all'articolo 2 delle presenti norme verrà fatta dai Servizi interessati sulla base del peso complessivo di ogni treno apposito.

La distanza tassabile sarà quella risultante dalle tavole polimetriche annesse al prontuario generale delle distanze, calcolando per intero le tratte parzialmente percorse fra stazione e stazione, anche se il carico o lo scarico od ambedue le dette operazioni verranno eseguite in punti intermedi, ma senza tener conto dei movimenti fatti dal treno apposito per ragioni di ricovero od altre cause.

Per i trasporti da o per stazioni non ammesse al servizio merci p. v. la distanza tassabile, in analogia ai trasporti del pubblico, verrà computata secondo le norme dell'avvertenza *C* a pag. 5 del detto prontuario generale delle distanze e cioè da o per la stazione precedente o susseguente ammessa al servizio merci a p. v.

Per i trasporti da e per le officine di Pietrarsa e Granili la distanza da computarsi, dalla stazione di Napoli, è rispettivamente di Km. 6 e Km. 3. Fra l'una e l'altra delle dette officine sarà da calcolarsi la distanza di Km. 4.

Per i trasporti da e per le cave debbono essere computate le distanze effettive dalle cave alle stazioni in aggiunta alle altre relative al percorso oltre le stazioni.

In ogni caso la distanza minima tassabile sarà di 6 km., applicabile anche ai trasporti effettuati per lavori da eseguirsi nell'ambito della stessa stazione.

La tariffa media da applicarsi per tutti i trasporti di materiali da costruzione e mezzi d'opera occorrenti ai lavori sarà di L. 0.06 per tonnellata-chilometro, oltre gli aumenti temporanei che sono o saranno in vigore.

Il diritto fisso di stazione sarà di L. 0,50 per tonnellata oltre gli stessi aumenti sopra citati, tanto se il trasporto ha origine o termine in stazione, quanto se ha origine o termine lungo la linea.

Nel caso in cui i materiali trasportati con treno speciale fossero già stati o dovessero venire gravati del diritto fisso per un precedente o susseguente trasporto con treno ordinario, il diritto fisso di stazione pel treno speciale non verrà applicato.

Il carico e lo scarico saranno da farsi a cura delle imprese, quando i trasporti siano per conto delle imprese stesse. Quando eventualmente vi provvedesse l'Amministrazione col proprio personale, le relative spese verranno addebitate direttamente alle imprese predette.

Per i trasporti effettuati per conto diretto dei Servizi e quando il carico e lo scarico vengano eseguiti dal personale dell'Amministrazione pagato a debito dell'esercizio, oltre al diritto fisso di cui sopra, si applicherà la quota di L. 0,50 per tonnellata e per ognuna delle operazioni di carico e scarico, più gli aumenti predetti.

Per i treni speciali-materiali effettuati su linee non ancora aperte all'esercizio la distanza tassabile sarà quella reale (arrotondata al chilometro), ferma restando la distanza minima di 6 chilometri.

La tassa minima da applicarsi ai treni speciali-materiali è stabilita in L. 500, aumenti compresi, per treno speciale e per periodo non oltre le 8 ore, qualunque sia il numero delle corse fatte collo stesso treno speciale. Oltre la tassa minima di L. 500 saranno da applicarsi il diritto fisso di stazione di L. 0,50 cogli aumenti succitati e le spese di carico e scarico quando queste ultime operazioni siano eseguite dal personale dell'Amministrazione.

I Servizi interessati, valendosi delle cedole-orario, mod. C[1] 120, provvederanno anche alla compilazione degli elenchi mensili, mod.

C[1] 124, per la contabilizzazione delle tasse di trasporto a credito del conto prodotti, mediante imputazione al conto d'ordine 116 (partitario 1350).

Le Divisioni Movimento e Traffico trasmetteranno mensilmente alle Divisioni Lavori, ed al Servizio Centrale per quanto riguarda le costruzioni, l'elenco dei treni speciali materiali effettuati.

Copia di tale elenco dovrà essere trasmessa all'Ufficio Ragioneria della rispettiva giurisdizione.

Capo IV.

DISPOSIZIONI DIVERSE.

Art. 9.

Trasporti da o per stazioni delle ferrovie concesse.

I trasporti nell'interesse dei Servizi dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, contemplati dall'art. 2 delle presenti norme, dovranno essere eseguiti per l'intero percorso sulle ferrovie concesse e su quello dello Stato con i documenti e con le modalità tutte in vigore per i trasporti del pubblico.

I trasporti nell'interesse dei Servizi dell'Amministrazione in conto esercizio, e quindi in esenzione di tassa per il percorso sulla rete dello Stato, dovranno essere anche essi eseguiti in base alle lettere di vettura valevoli per i trasporti del pubblico, sulle quali, per altro, dovrà essere apposta e convalidata, la seguente annotazione: « Porto gratuito sulle ferrovie dello Stato ».

Inoltre questi ultimi trasporti saranno da istradare per il transito che determina il minor percorso sulle ferrovie concesse.

I trasporti a tariffa normale dei quali i Servizi interessati chiedessero la riconsegna senza pagamento immediato delle tasse, da conteggiarsi in conto corrente, e così pure i trasporti in esenzione di tassa sul percorso ferrovie Stato, saranno da effettuare in assegnato, se in provenienza dalle ferrovie concesse, ed in affrancato. se in destinazione delle medesime.

Le tasse non riscosse per i predetti trasporti in conto corrente saranno dalle stazioni accreditate col mod. C[1] 484, all'appoggio delle dichiarazioni rilasciate dagli incaricati dei Servizi interes-

sati sui bollettini di consegna o sui duplicati delle lettere di vettura, attestanti che i trasporti medesimi furono presentati o svincolati senza pagamento.

Art. 10

Trasporti da o per la Sardegna.

I trasporti contemplati all'art. 2 delle presenti « norme » provenienti o diretti in Sardegna seguono le modalità in vigore per i trasporti a tariffa ordinaria, salvo la contabilizzazione delle relative tasse in conto corrente, pei trasporti per i quali i Servizi interessati la richiedano, con le modalità stabilite dall'art. 6 delle norme stesse.

I trasporti che si eseguiscono per conto dei capitoli compresi nella parte ordinaria del bilancio in esenzione di tassa, fra le stazioni dello Stato continentali e sicule e quelle sarde, pure dello Stato, potranno essere eseguiti direttamente solo per la via determinata dai transiti marittimi di Civitavecchia e di Terranova.

I transiti marittimi anzidetti dovranno inoltrare i trasporti in parola come quelli ordinari effettuati in servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

L'imballaggio dei materiali deve essere adatto al trasporto marittimo e tale che sia possibile caricarli, trasportarli e scaricarli senza pericolo che siano danneggiati o che possano danneggiare le merci con le quali venissero a contatto.

Sono esclusi dall'inoltro diretto:

a) i liquidi in recipienti di vetro non incassati od in damigiane non completamente rivestite;

b) i veicoli non incassati;

c) i colli indivisibili superanti il peso di una tonnellata;

d) i legnami, le ferramenta e in genere le altre merci di lunghezza superiore a metri 5,15 ed a metri 1,50 nelle altre dimensioni;

e) le merci alla rinfusa;

f) le merci esplodenti.

Le stazioni dello Stato (continentali, sicule e sarde) scritturerанno i trasporti in esenzione di tassa negli appositi riassunti

mod. Ci 419 e Ci 428 da inviarsi al Controllo merci interno di Torino.

Le agenzie di navigazione di Civitavecchia e Terranova scrittureranno i trasporti su appositi manifesti mod. Ci 755 intestati « trasporti in servizio dell'Amministrazione ».

Le agenzie medesime compileranno a fine mese, con le indicazioni per giornata, un separato mod. Ci 771 per accreditarsi dei compensi relativi alle operazioni di loro spettanza.

Art. 11.

Trasporti per l'esercizio e per lavori nelle stazioni comuni colle ferrovie estere.

Tutti i trasporti per i bisogni delle stazioni comuni con le ferrovie estere saranno eseguiti con le modalità previste dai diversi punti del presente ordine di servizio.

Al conteggio delle tasse di porto a tariffa normale del pubblico da inscrivere nei conti comuni delle stazioni di Domodossola, Iselle, Luino, Brennero, S. Candido (Innichen), Tarvisio C., Postumia e Piedicolle provvederà, d'intesa col Controllo merci interno di Torino, la Ragioneria di Milano, osservando le modalità contenute nelle particolari norme in vigore per la compilazione dei conti relativi a ciascuna stazione comune.

Dall'applicazione della tariffa normale del pubblico saranno eccettuati i trasporti inerenti ai lavori in conto patrimoniale ed alla manutenzione dei fabbricati e dell'armamento della stazione di Ventimiglia i quali saranno da tassare, i primi, nella misura di L. 0.0402 per tonnellata-chilometro, col diritto fisso di L. 0,40 per tonnellata, ed i secondi nella misura di L. 0,0302 per tonnellata-chilometro (senza applicazione del diritto fisso) allo stesso modo che le ferrovie P. L. M. praticano per la stazione di Modane.

Per le medesime ragioni di reciprocanza, i trasporti eseguiti dal Servizio Movimento, tanto per Modane, quanto per Ventimiglia, saranno da tassarsi colla predetta tariffa di L. 0,0302 per tonnellata-chilometro, limitatamente però alle forniture di olio, petrolio, combustibili, mobilio ed attrezzi di stazione.

La contabilizzazione di tali importi interessanti le stazioni di Ventimiglia e di Modane sarà eseguita a cura dell'Ufficio Ra-

gioneria di Torino, mediante imputazione diretta al conto di entrata « contributo di altre Amministrazioni nelle spese delle stazioni di uso comune ».

Art. 12.

Trasporti di materiali da e per l'estero.

Tutti i trasporti nell'interesse dei Servizi dell'Amministrazione provenienti dall'estero verranno carteggiati direttamente per la loro destinazione definitiva di consegna, con lettera di vettura ordinaria e con l'osservanza di tutte le altre modalità vigenti per i trasporti ordinari, con la sola differenza che per i trasporti in conto esercizio contemplati all'articolo 3 delle presenti norme saranno sempre da eliminarsi le tasse del percorso sulle linee delle ferrovie dello Stato, e le relative lettere di vettura originali dovranno portare l'annotazione, esposta a cura del mittente, dalla quale risulti che il trasporto deve avere luogo sulle dette linee in esenzione di tassa.

Ai trasporti suddetti, tanto se a pagamento per tutto il percorso, quanto se a pagamento pel solo percorso estero, saranno da applicarsi dalle agenzie doganali le tasse di commissione, facchinaggio ecc. previste pei trasporti ordinari.

Le stazioni destinatarie, alle quali dovranno pervenire, insieme alla merce, le lettere di vettura originarie, i relativi fogli di via ed i documenti giustificativi delle spese doganali (dazio d'entrata, commissioni, facchinaggio ecc.) li scrittureranno sui registri e riassunti del servizio internazionale, addebitandosi delle somme gravate in assegnato coi procedimenti in uso pei trasporti ordinari.

Di tali addebiti le stazioni si pareggeranno:

a) col ricarteggio sulle stazioni mittenti della nota di affrancazione per le tasse di porto ed accessorie estere, tasse e spese doganali italiane ecc., a completo o parziale pareggio degli importi relativi a detti titoli, secondo che la nota d'affrancazione sia stata emessa per tutti i titoli medesimi o soltanto per una parte di essi;

b) a mezzo del modulo C^{I} 484 per quegli importi pei quali

non esiste nota d'affrancazione ed il cui addebito in conto corrente, con svincolo dei trasporti senza pagamento immediato, fosse richiesto dai Servizi interessati. In tal caso all'atto dello svincolo le stazioni consegneranno ai Servizi destinatari i documenti doganali e la copia del documento di trasporto modulo CI 118, ritirando sulla lettera di vettura, da allegarsi al mod. C¹ 484, la dichiarazione del destinatario di avere ricevuto il trasporto senza pagamento delle tasse, delle quali si accrediteranno come sopra detto.

Gli agenti dei Servizi interessati che rilasciano tale dichiarazione apporranno sulle lettere di vettura, oltre alla firma leggibile e alla qualifica, il timbro di ufficio o, se fossero sprovvisti del timbro stesso, le occorrenti indicazioni, in modo da poter rilevare da quale Servizio dipendono.

Quando sia possibile, dovrà essere indicato il lavoro al quale il trasporto si riferisce.

Sulla copia del documento di trasporto modulo CI 118 da rilasciarsi al destinatario dovranno essere specificate tutte le tasse e spese gravanti la spedizione.

I trasporti in destinazione dell'estero saranno effettuati dai Servizi direttamente per la stazione definitiva con lettera di vettura internazionale e verranno considerati dalle stazioni come in « affrancato » per tutto il percorso o pel solo percorso estero, a seconda che trattisi di trasporti di cui alla lettera *B* dell'art. 2, ovvero di quelli in conto esercizio contemplati dall'art. 3. Ove le stazioni non siano in grado di stabilire l'ammontare delle tasse estere, delle spese doganali, ecc. emetteranno nota di affrancazione, senza peraltro esigere alcun deposito e senza, quindi, rilasciare al mittente il riscontro della nota di affrancazione stessa.

La scritturazione dei trasporti in argomento deve essere fatta sui registri e riassunti del servizio internazionale.

Delle tasse affrancate prese a debito o delle rivalse loro pervenute per la liquidazione delle note di affrancazione, le stazioni si pareggeranno poi a mezzo del mod. CI 484.

Per questi trasporti in destinazione dell'estero le dichiarazioni relative alla loro effettuazione senza pagamento immediato di tasse saranno ritirate sul duplicato della lettera di vettura.

Sul duplicato della lettera di vettura — che sarà da allegarsi

al mod. Ci 484 — le stazioni, in analogia a quanto è sopra disposto per i trasporti in provenienza dall'estero, cureranno che gli agenti dei Servizi interessati appongano la propria firma, la qualifica e l'indicazione dell'Ufficio cui appartengono.

A richiesta, le stazioni potranno rilasciare ai Servizi interessati mittenti dei trasporti, in luogo del duplicato della lettera di vettura, copia del documento di trasporto sul mod. Ci 118.

Art. 13.

Trasporti di materiale rotabile di nuovo acquisto proveniente dall'estero.

I trasporti di materiale rotabile di nuovo acquisto provenienti dall'estero dovranno essere carteggiati direttamente per le stazioni destinatarie di consegna che verranno indicate di volta in volta dal Servizio Materiale e Trazione.

Detti trasporti dovranno giungere franchi non solo di tasse di porto, ma anche di quelle accessorie estere ed italiane e scortati da note di affrancazione per le spese doganali estere e per dazio e spese doganali italiane.

Qualora eccezionalmente il rotabile giungesse in assegnato e non fosse scortato da nota di affrancazione per dazio e spese doganali, il capo stazione non effettuerà lo svincolo, ma avviserà in via telegrafica il Servizio Approvvigionamenti per i necessari provvedimenti.

Qualora il dazio di entrata e le spese doganali dovessero eccezionalmente rimanere a carico dell'Amministrazione, il Servizio Approvvigionamenti avviserà in tempo debito il capo della stazione di consegna, perchè all'atto del ritiro abbia a rilasciare sulla lettera di vettura la dichiarazione di avere svincolato il trasporto senza pagamento delle dette tasse, delle quali la stazione si accrediterà nel modo indicato al precedente articolo, facendo constare che lo svincolo avviene per conto del Servizio Approvvigionamenti, agli effetti dell'addebitamento da parte del Controllo.

Art. 14.

Trasporti in servizio di bagagli, merci, veicoli, ecc. in disguido, erroneamente istradati e scaricati, mancanti dell'originale documento di trasporto.

I bagagli, le merci, i veicoli ecc. in disguido, erroneamente istradati o scaricati, mancanti dell'originale documento di trasporto, dovranno essere inoltrati immediatamente a destino scortati dalla richiesta modulo C[I] 126 (azzurra) di cui all'art. 3 da emettersi dal capo della stazione o della gestione autonoma nella quale viene riscontrata la irregolarità.

L'invio dei bagagli, di merci di facile deperimento, di valori, di effetti teatrali, di cassette biglietti, di merci con dichiarazione di interesse alla riconsegna, ecc., dovrà eseguirsi nel modo più rapido, non esclusi i treni diretti ed accelerati, facendo uso per questi delle etichette istituite per tale modo d'inoltro. Per i colli a bagaglio, sul mod. C[I] 126 dovrà sempre figurare come mittente o destinatario l'Ufficio dei bagagli.

La richiesta mod. C[1] 126 è costituita da due tagliandi, *A* e *B*, sui quali le stazioni o le gestioni autonome emittenti dovranno riportare, quando siano in grado, gli estremi della originaria spedizione.

Il motivo della emissione dovrà risultare dettagliatamente, tanto sui tagliandi *A* e *B*, quanto sulle relative matrici.

L'indicazione degli estremi della originaria spedizione sulla richiesta mod. C[I] 126 dovrà essere eseguita, ove possibile, dalle stazioni o gestioni autonome destinatarie, qualora non vi abbiano provveduto quelle emittenti.

Nel caso che le stazioni o le gestioni autonome destinatarie non siano in possesso del documento della spedizione originaria, dovranno indicare su ambedue i tagliandi della richiesta mod. C[I] 126, o gli estremi del mod. C[1] 304 relativo al deposito esatto dal destinatario, o gli estremi di notifica dell'eccedenza alle rispettive Divisioni Movimento e Traffico o Delegazioni di Esercizio, come prescritto, se il trasporto stesso è da considerarsi realmente come eccedente.

La stazione o la gestione autonoma destinataria del trasporto

invierà il tagliando A alla Divisione Movimento e Traffico da cui dipende la stazione o la gestione autonoma che ha emesso il mod. Ci 126 ed il tagliando *B* alla propria Divisione Movimento e Traffico. S'intende che quando la stazione o la gestione autonoma che ha emesso il mod. Ci 126 e quella destinataria dipendono dalla stessa Divisione Movimento e Traffico, a questa dovranno essere inviati ugualmente ambedue i tagliandi.

In ogni modo l'invio come sopra disposto alle Divisioni Movimento e Traffico dei tagliandi A e B dovrà avvenire non più tardi della fine della quindicina successiva a quella in cui il trasporto è giunto a destino.

La Divisione Movimento e Traffico che ha ricevuto il tagliando A ne eseguirà i debiti riscontri in confronto della relativa matrice, non appena questa le sarà pervenuta dalla dipendente stazione interessata con tutte le altre matrici del rispettivo fascicolo esaurito, secondo quanto è disposto dal successivo art. 15, avendo altresì cura di accertare che per ciascuna serie di tagliandi A così pervenutile, non risultino ingiustificate discontinuità nella progressione numerica ed esperendo infine tutti quegli altri accertamenti che saranno ritenuti necessari per stabilire la regolarità dei trasporti

La Divisione Movimento e Traffico che ha ricevuto il tagliando B dovrà invece provvedere, secondo le particolari disposizioni esistenti al riguardo, all'accertamento delle responsabilità ed ai relativi addebiti, avendo speciale riguardo al genere della irregolarità ed alla entità del danno derivato alla Amministrazione.

Se ambedue i tagliandi A e B della richiesta mod. Ci 126 sono destinati alla stessa Divisione Movimento e Traffico, s'intende che tutte le operazioni accennate ai due comma precedenti sono di competenza di questa.

Art. 15.

Fornitura, conservazione ed uso dei documenti occorrenti per l'eseguimento dei trasporti nell'interesse dei Servizi dell'Amministrazione.

Per quanto concerne la fornitura degli stampati occorrenti per l'eseguimento dei trasporti contemplati nelle presenti norme, rimane tassativamente stabilito che i fascicoli dei mod. Ci 111 (bianco), Ci 111 *bis* (camoscio), Ci 112 (verde) e Ci 126 (azzurro) ver-

ranno dai Magazzini stampe inviati esclusivamente ai Servizi ed alle Divisioni competenti anche per la parte costituente il fabbisogno dei rispettivi dipendenti uffici, depositi, officine, magazzini, squadre di rialzo, stazioni e gestioni autonome, ecc.

Nel quantitativo a ciascun Servizio o Divisione assegnato non dovranno esservi discontinuità nella progressione numerica delle serie.

I Servizi e le Divisioni, presa debita nota in apposito registro delle serie di detti fascicoli ricevuti dai magazzini, ne eseguiranno alla loro volta la distribuzione agli uffici, officine, depositi, magazzini, squadre di rialzo, stazioni e gestioni autonome, ecc. dipendenti, a seconda delle singole competenze, man mano che da parte di questi ne verrà fatta regolare richiesta, nei limiti dello stretto necessario e prendendo opportuna nota delle serie costituenti ciascuno invio.

Per quanto riguarda la fornitura di tutti gli altri stampati riflettenti trasporti in servizio, i Servizi e le Divisioni interessati dovranno curare che i Magazzini ne eseguiscano la distribuzione direttamente n base al fabbisogno reale, regolandola in modo da evitare superflue rimanenze degli stampati stessi.

I documenti di cui trattasi dovranno essere custoditi sotto la personale responsabilità dei capi degli uffici, officine, depositi, squadre di rialzo, magazzini ecc. e dei titolari delle stazioni e gestioni autonome che li hanno in consegna ed ai quali viene fatto tassativo obbligo, ogni qual volta si rendesse necessario il trapasso, anche temporaneo, dei documenti stessi, di curare che esso avvenga in modo regolare e formale.

Nel rilascio dei documenti per l'eseguimento dei trasporti in servizio, coloro che li hanno in consegna dovranno rigorosamente curare che risultino dalle matrici i motivi pei quali il trasporto deve aver luogo, citando gli estremi delle autorizzazioni avute e pretendendo, quando si tratti di richiesta di trasporti fatta da altri uffici, impianti o gestioni in sede, che sia presentata regolare domanda scritta da allegarsi alle matrici dei vari moduli emessi.

Gli uffici, le stazioni e gestioni autonome, le officine, i depositi, i magazzini, le squadre di rialzo cc. che hanno in consegna i fascicoli dovranno inviare agli uffici superiori dai quali dipendono, i

tronconi dei fascicoli esauriti, pei debiti riscontri, avanzando agli uffici medesimi le richieste di nuovi fascicoli nel numero strettamente indispensabile.

Gli Ispettori ed i Revisori del traffico eseguiranno frequenti controllerie nelle stazioni e nei bagagliai dei treni per accertare il regolare uso dei documenti di trasporto in servizio.

Le stazioni non daranno assolutamente corso ai trasporti di persone e di cose richiesti con documenti irregolari o non completamente compilati e che non portino, ben chiara, la firma di chi li ha rilasciati ed il timbro dell'Ufficio emittente.

Art. 16.

Giacenza dei trasporti - Tasse di sosta ed accessorie.

I trasporti a tariffa normale in uso per il pubblico saranno soggetti, anche per ciò che riguarda le tasse di sosta e qualunque altra accessoria, alle norme ordinarie, rimanendo stabilito che nei casi di controversie sarà lasciato al giudizio degli organi competenti a trattare i reclami del pubblico, di decidere sulla opportunità o meno di mantenere le tasse di sosta sopra citate, sentito previamente il motivato parere dei Servizi interessati.

Ciò indipendentemente dagli addebiti alle stazioni o gestioni autonome di tutto o parte dell'ammontare delle citate tasse di sosta maturatesi, quando queste siansi verificate per fatto imputabile alle stazioni o gestioni stesse.

Per la giacenza dei trasporti in servizio in conto esercizio e quindi in esenzione di tassa, contemplati all'art. 3, non saranno invece applicate tasse di sosta.

Ad evitare le giacenze, i Servizi od Uffici interessati provvederanno che le spedizioni a carro vengano sempre commisurate alla potenzialità dei mezzi di scarico dei destinatari e che all'arrivo i carri siano prontamente resi vuoti.

Verificandosi giacenze superiori al normale, i Servizi od Uffici predetti, in base alle segnalazioni loro fatte dai dipendenti organi esecutivi o dagli Uffici del Movimento e Traffico, dovranno fare intensificare gli scarichi, sospendere o limitare ulteriori spedizioni per le località ove si sono già accumulate forti rimanenze di carri

carichi e adottare ogni altro provvedimento atto ad eliminare al più presto l'inconveniente, non senza accertare le responsabilità amministrative e punire disciplinarmente quegli agenti che per trascuranze od omissioni avessero determinato o concorso a determinare o ad aggravare le giacenze dei trasporti.

Per i trasporti di masserizie effettuati gratuitamente, a sensi del disposto del punto 19° del citato art. 3, verranno, però, eseguiti congrui addebiti agli agenti responsabili dell'ingiustificato ritardato scarico delle masserizie stesse, in relazione alle singole responsabilità che saranno accertate dagli Uffici competenti.

Per la regolare applicazione delle disposizioni di cui sopra si dovrà in special modo tener presente quanto segue:

1° Non si dovrà concedere ai Servizi l'uso di carri ordinari (e cioè di quelli che non siano eventualmente specializzati per i Servizi stessi) se non viene fatta, come praticasi pei trasporti in conto privati, regolare richiesta al capo stazione.

Pei trasporti in conto approvvigionamenti le stazioni daranno avviso al magazzino, all'agenzia od al deposito combustibili, col Mod. M. 40, del giorno e dell'ora in cui i carri vengono introdotti nei binari di accesso alle dette località, ritirando ricevuta sul duplo del modulo stesso.

Il magazzino, agenzia od il deposito combustibili darà avviso a sua volta alla stazione, col Mod. *A* 111, del giorno e dell'ora in cui i carri vengono messi a disposizione del traffico perchè vuoti o da spedire altrove, ritirando del pari ricevuta sul duplo del detto modulo.

In entrambi i tagliandi del mod. *A* 111 dovrà risultare, a firma del titolare del magazzino, agenzia o deposito combustibili, la giustificazione dell'eventuale ritardo nella resa dei carri.

Qualora, in seguito a richiesta, la stazione, debitamente preavvisata, abbia a concedere al magazzino, agenzia o deposito combustibili, di servirsi per il carico di materiali dei medesimi carri ad essi consegnati per lo scarico, ciò dovrà di massima risultare da apposita annotazione sui Mod. *M* 40 in precedenza emessi dalla stazione, per l'introduzione dei carri carichi.

2° Non si dovrà omettere, nè ritardare il recapito delle lettere di avviso.

3° Il termine utile per lo scarico delle spedizioni a carro

completo sarà quello indicato dalle vigenti tariffe e quello per il carico della merce lo stesso termine a partire dalla messa a disposizione del carro.

4° Le stazioni, all' atto dello svincolo delle spedizioni a carro completo, esporranno chiaramente sui bollettini di consegna, oltre le necessarie indicazioni inerenti alle spedizioni, il numero dei giorni di sosta eventualmente maturatisi. Questa ultima indicazione dovrà essere riportata anche sul registro mod. CI 406 nello spazio corrispondente ed in modo visibile all'agente che effettua lo svincolo, il quale, oltre alla firma leggibile, apporrà sul registro stesso anche l'indicazione della propria qualifica.

5° Allo scadere di ogni quindicina, e cioè al primo e al 16 di ogni mese, le stazioni dovranno riassumere in apposito elenco, raggruppandole per Servizio, le giacenze subite dai trasporti in servizio in conto esercizio, citando la durata delle giacenze medesime e gli estremi tutti delle richieste dei trasporti.

Tale elenco dovrà essere comunicato in piego a parte alle rispettive Divisioni Movimento e Traffico o Delegazioni di Esercizio.

Allegato **1** *all'ordine di servizio N. 81–1923.*

ELENCO dei documenti occorrenti per l'eseguimento e per la contabilizzazione dei trasporti di persone e di cose nell'interesse dei Servizi dell'Amministrazione, citati nelle presenti « norme ».

Stampato				Denominazione dello stampato	Indicazione degli articoli delle presenti « norme » nei quali è specificato l'uso
Serie	Numero	Colore	Specie		
			Trasporti di persone.		
CI	111 *bis*	camoscio	fascicolo	Richiesta	2-4
CI	111	bianco	»	»	3–5
S	3	»	foglio	»	3
CI	125 *bis*	»	»	Elenco	4
M	177	»	fascicolo (in 100 tripli fogli)	—	3
M	177 *a*	»	fascicolo (in 25 tripli fogli)	—	3
vari	vari	vari	vari	Biglietti di servizio prescritti dalle apposite norme che ne regolano la concessione.	3
			Trasporti di cose.		
Ap	—	bianco	libretto	Biglietto	3
B	19	»	libretto	Libretto	3
G	75	»	fascicolo	Foglio di via	3
S	80	»	foglio	Bollettino	3
CI	91	giallo con striscia rossa	»	Lettera di vettura per trasporti a g. v. (di un sol collo fino a 40 kg.) gravati di assegno.	2-6-7-9
CI	92	ceruleo con striscia rossa	»	Lettera di vettura per trasporti a g. v. (oltre 40 kg.) gravati di assegno.	2-6-7-9

Stampato				Denominazione dello stampato	Indicazione degli articoli delle presenti « norme » nei quali è specificato l'uso
Serie	Numero	Colore	Specie		
CI	93	bianco con striscia rossa	foglio	Lettera di vettura per trasporti a p. v. gravati di assegno.	2-6-7-9
CI	101	giallo	»	Lettera di vettura a g. v. (trasporti di un snl collo fino a 40 kg.)	2-6-9
CI	102	ceruleo	»	Lettera di vettura a g. v. (trasporti oltre 40 kg.)	2-6-9
CI	103	bianco	»	Lettera di vettura a p. v.	2-6-9
CI	112	verde	fascicolo	Lettera di porto	3-7-9
CI	118	bianco	foglio	Duplicato lettera di vettura trasporti dall'estero	11
CI	120	rosa	»	Cedola-orario	8
CI	124	bianco		Elenco	8
CI	125	»		Id.	6-10
CI	126	azzurro	fascicolo	Richiesta	3-14
M	130	bianco	»	Bollettino scorta veicoli	3
M	150	giallo	registro	Bollettino scorta copertoni	3
M	155	cenere	»	Bollettino scorta attrezzi carico	3
R	194	giallo	fascicolo	Lettera di porto	3
R	194 *bis*	bianco	»	Id.	3
R	195	camoscio	»	Id.	3
CI	206 *bis*	rosa	foglio	Id.	3
CI	403	bianco	registro (50 fogli)	Registro	5-7

Stampato				Denominazione dello stampato	Indicazione degli articoli delle presenti « norme » nei quali è specificato l'uso
Serie	Numero	Colore	Specie		
CI	406	bianco	registro	Registro	5-7
CI	4[illegible]9	»	foglio	Riassunto	5-7-10
CI	428	»	»	Id.	5-7-10-13
CI	484	»	»	Elenco	5-6-7-11

N. B. – Per l'effettuazione di trasporti per conto di Imprese assuntrici di lavori e di forniture afferenti ad appalti aggiudicati, indetti o concordati anteriormente all'entrata in vigore delle disposizioni contenute nell'ordine di servizio n. 72-1922, si dovrà continuare a fare uso delle richieste Mod. CI 111 di vecchia edizione e CI 114 munite di analoga dichiarazione.

Ordine di servizio N. 82.

Estensione di servizio nella fermata di " Tre Croci "

(Vedi ordine di servizio n. 166-1917).

Dal giorno 2 luglio 1923 la fermata di Tre Croci sulla linea Roma-Viterbo, già ammessa al servizio viaggiatori con le norme vigenti per le case cantoniere, viene abilitata al servizio viaggiatori e cani senza limitazioni; al servizio bagagli limitatamente ai trasporti di peso fino a kg. 500 composti di colli non superanti il peso di kg. 50 ciascuno, nonchè al servizio merci a G. V. limitatamente, pei trasporti in dettaglio, alle spedizioni di peso fino a kg. 500 composte di colli non superanti il peso di kg. 50 ciascuno con obbligo alle parti, per i trasporti a carro completo, di eseguire le operazioni di carico e scarico delle merci alle condizioni di tariffa.

La fermata suddeta viene gestita per mezzo di un assuntore in base alle norme dell'O. S. N. 132 pubblicato nel Bollettino Ufficiale n. 51 del 16 dicembre 1920.

Inoltre la fermata stessa dovrà osservare le norme contabili pubblicate con l'O. di S. N. 160-1909 e successive modificazioni per quanto riguarda le scritturazioni riflettenti il servizio viaggiatori, bagagli e cani ed i trasporti di merci.

La fermata di « Tre Croci » effettuerà i versamenti dei suoi introiti alla Cassa Compartimentale di Roma sotto l'osservanza delle prescrizioni richiamate nell'art. 26 delle « Disposizioni e Norme riguardanti il servizio dei valori e delle merci assicurate » pubblicate con l'O. di S. n. 91-1917, e con la periodicità indicata alla lettera E dell'elenco di cui l'O. S. n. 184/1913 e cioè ogni cinque giorni (5, 10, 15, 20, 25, ed ultimo del mese).

In conseguenza di quanto sopra, nella parte I del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato », (edizione giugno 1914) a pagina 61 si dovrà togliere, di fronte al nome di Tre Croci, la caratteristica di «Casa

Cantoniera », alla lettera V sopprimere il richiamo (6). Nelle colonne 7 ed 8 della stessa pagina dovranno rispettivamente segnarsi la lettera B col richiamo (17) e la letera G col richiamo (18).

In calce alla pagina trascrivere le seguenti note:

17. Limitatamente ai trasporti di peso fino a kg. 500 composti di colli non superanti il peso di kg. 50 ciascuno.

18. Limitatamente, pei trasporti in dettaglio, alle spedizioni di peso fino a kg. 500 composte di colli non superanti il peso di kg. 50 ciascuno, con obbligo alle parti, per i trasporti a carro completo, di eseguire le operazioni di carico e scarico delle merci alle condizioni di tariffa.

Nella parte II del Prontuario generale (edizione 1° marzo 1922) » alla pagina 31 °(Tabella 118) e a pagina 68 si dovrà togliere il dischetto nero di fronte al nome di Tre Croci ?

Nelle altre pubblicazioni di servizio nelle quali si trova indicato il nome di Tre Croci con indicazione di « Casa Cantoniera » tale caratteristica dovrà essere depennata.

Infine a pagine 17 della « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) di contro al nome di Tre Croci si dovrà cancellare la stelleta e sostituire l'indicazione L V con l'indicazione L G.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 83.

Costituzione dei Reparti Approvvigionamenti di Torino, Milano e Roma.

In ordine all'articolo 7 della deliberazione 27 giugno 1923, n. 1276 di S. E. il Commissario straordinario, col 1° luglio 1923 vengono costituiti i Reparti Approvvigionamenti di Torino, Milano e Roma.

A far tempo, perciò, da quest'ultima data, gl Ispettorati di Reparto del Servizio Approvvigionamenti che attualmente funzionano nelle circoscriizoni dei Compartimenti di Torino, Genova, Milano, Bologna e Roma debbono ritenersi sciolti e costituire invece i nuovi Reparti Approvvigionamenti sopra indicati, giusta l'articolo 4 della deliberazione sopra richiamata e conforme le istruzioni che a ciascun dirigente di Reparto, designato dal Servizio Approvvigionamenti, verranno impartite dal Servizio stesso.

Dalla stessa data 1° luglio 1923 e per tutto ciò che riguarda la gestione contabile del nuovo esercizio 1923-24:

a) le attribuzioni dei Magazzini compresi nella circoscrizione dei tre reparti che vengono costituiti, si limiteranno a quelle inerenti alla Gestione Attiva, com'è detto all'articolo 3 della ripetuta deliberazione, e le altre attribuzioni passeranno al competente Reparto Aprpovvigionamenti, col quale i Magazzini inizieranno i loro rapporti, cessando quelli che avevano con l'attuale Ufficio 11° di Torino;

b) i Deposciti combustibili, autonomi ed aggregati, compresi nella circoscrizione dei tre Reparti in parola, invieranno al Reparto Approvvigionamenti di competenza tutti gli elaborati, e relativi documenti di corredo, che inviavano all'Ufficio 11° di Torino; e svolgeranno col primo tutte le pratiche d'indole contabile che attualmente svolgono col secondo;

c) le Agenzie Marittime, le Fabbriche di mattonelle e le Agenzie carboni di confine, comprese nella circoscrizione dei tre nuovi Reparti che vengono costituiti, si rivolgeranno al nuovo Reparto Approvvigionamenti della propria circoscrizione per tutte le pratiche che svolgevano con gli attuali Ispettori di Reparto;

d) i rapporti che attualmente sussistono fra i diversi Servizi e l'Ufficio 11° Approvvigionamenti di Torino, per tutto ciò che ha attinenza alle somministrazioni ed ai versamenti dei materiali, debbono invece svolgersi coi nuovi Reparti Approvvigionamenti, naturalmente in quanto riguardino i Magazzini ed i Depositi combustibili compresi nella circoscrizione dei tre Reparti che vengono costituiti. Nulla é, invece, innovato per l'effettuazione dei prelievi e versamenti dei materiali, pei quali i Servizi ed Unità dipendenti si rivolgeranno in ogni caso, come prima, direttamente ai Magazzini e Depositi combustibili della circoscrizione. Giova, solo, av-

vertire che, passando ai nuovi Reparti Approvvigionamenti la gestione contabile a valore dei Magazzini, subirà qualche ritardo lo scambio dei documenti di prelievo e versamento materiali, che, giusta le vigenti disposizioni, ora avvengono giornalmente fra i Magazzini e le Officine del materiale rotabile in sede. I detti Reparti Approvvigionamenti provvederanno in modo che il ritardo non sia superiore a cinque giorni.

I Magazzini, i Depositi combustibili (per la gestione contabile che resta al Servizio Approvvigionamenti) e le Agenzie dei Compartimenti di Trieste, Venezia, Firenze, Ancona, Napoli, Bari, Reggio Calabria e Palermo, continueranno, fino a nuovo avviso, a funzionare come adesso, e, perciò, anche per le operazioni attinenti alla gestione contabile dell'esercizio 1923-24, faranno capo all'attuale Ufficio 11° di Torino, al quale continueranno, altresì, a rivolgersi i Magazzini e Depositi combustibili dei costituendi Reparti Approvvigionamenti di Torino, Milano e Roma per tutto quanto riguarda la gestione dell'esercizio 1922-23, la cui chiusura resta di competenza del detto Ufficio 11°.

Circolare N. 35.

Riammissione nel parco F. S. di due carri-serbatoio di proprietà privata.

Sono stati riammessi nel parco veicoli F. S. i carri-serbatoio Mv 924080 e 924332 dell'Unione Italiana Vini di Milano, già radiati dal parco stesso con circolare n. 19-1922, che resta annullata.

Detti carri dovranno perciò figurare di nuovo a pag. 176 e 182 dell'Elenco dei carri di proprietà privata (ediz. 1921).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 22, 40, 41, 42, 43, 44 *e* 45.

Circolare N. 36.

Stralcio della gestione per le ferrovie della Libia.

Con richiamo all'Ordine generale n. 2-1922 (pubblicato nel Bollettino Ufficiale n. 27 del 6 luglio 1922) si avverte che, in seguito all'avvenuto scioglimento dell'Ufficio di stralcio delle Ferrovie della Libia, la corrispondenza che ancora si renda necessaria in dipendenza della liquidazione della gestione di dette Ferrovie chiusa al 30 giugno 1922 deve essere diretta al Servizio Ragioneria se si conferisca ad incombenti d'indole contabile, ed al Servizio Personale ed Affari Generali se si riferisca a pratiche d'indole tecnica ed amministrativa.

Il Direttore Generale
ALZONA.

Sentenza.

Connessione di cause - Fondamento ed estremi - Contratti di forniture a trattative private - Scambio di corrispondenza - Perfezione contrattuale - Natura e portata della formale stipulazione successiva.

Gli estremi giustificativi della riunione delle cause per connessione coincidono col concetto di utilità pratica processuale ai fini della economia e celerità del giudizio ed anche e sopratutto dell'esame e della decisione con maggiore garanzia sostanziale di giustizia.

Ai principii generali, i quali assicurano ad ogni causa distinta la competenza e la procedura che le sono proprie, è giuocoforza derogare quando le controversie, volgenti tra le stesse parti, implichino la soluzione di identiche questioni e ciò allo scopo di evitare sentenze contraddittorie sullo stesso punto di divergenza.

Nelle forniture a trattative private il vincolo obbligatorio diviene perfetto, anche con lo scambio di semplice corrispondenza, quando l'accordo delle parti siasi operato sugli elementi sostanziali della contrattazione. La successiva stipula di atto formale cui le parti stesse siansi riservate di addivenire, anzichè carattere ed importanza di perfezionamento del negozio giuridico, ha la funzione di una mera forma aggiuntiva di natura e portata essenzialmente interne e cautelative.

CORTE di APPELLO di ROMA (II Sez.) sentenza 14-22 marzo 1923 (*est.* Colasanti) D'Amelio - *Appellante* contro Ferrovie Stato *Appellate.*

Omissis.

Osserva la Corte che il primo motivo di appello « incompetenza territoriale » è destituito di giuridico fondamento.

Invero la regola generale formulata nell'antico dettato « actor

---

forum rei sequitur » è contenuta nell'articolo 90 del Codice di procedura civile, soggiace a molte eccezioni contemplate negli articoli 91 e segg. detto codice, sezione « competenza per territorio » e in altre disposizioni della procedura civile articoli 103, 507, 908 e 931 e nel codice civile art. 41 e in quello di commercio articoli 685, 972, 973..... ».

Nel caso in disamina non si può seguire il *forum rei,* per esservi stata elezione di domicilio della ditta G. D'Amelio e C. in Roma, come risulta dalla lettera 29 luglio 1917 relativa alla fornitura da cento a centoventimila traverse di rovere e farnia con la quale espressamente si subordina la detta fornitura « a tutte « le condizioni del capitolato di oneri dell'Amministrazione delle « Ferrovie dello Stato per fornitura di traverse di rovere - edi- « zione 1912 ».

Infatti l'art. 13 di detto capitolato dispone: « per tutti gli « effetti del contratto, il fornitore dovrà eleggere il suo domicilio « legale in Roma presso una persona o Ditta che farà conoscere « nella offerta. In mancanza di tali condizioni, il fornitore si in- « tende domiciliato in Roma nel Palazzo di Città ».

Pertanto la determinazione della competenza per la fornitura delle 100 a 120 mila traverse di rovere e farnia di cui alla predetta lettera 29 luglio 1917 non deve essere fatta in base all'articolo 90 ma alla stregua del successivo articolo 95 cod. proc. civ. secondo il quale « nel caso di elezione di domicilio, l'azione si « può proporre davanti l'Autorità giudiziaria del luogo in cui fu « eletto il domicilio ».

L'elezione risulta, adunque, da prova scritta (art. 19 cap. cod. civ.) e, per i combinati disposti degli articoli 95 e 40 del cod. proc. civ., nel caso concreto ha prodotto l'effetto di determinare la competenza in Roma per le eventuali controversie che potessero sorgere tra esse parti contraenti, tanto più che la ditta D'Amelio per il capoverso dell'art. 14 di detto capitolato d'oneri assumeva l'obbligo « di iniziare la fornitura qualora l'Ammini- « strazione ne avesse dato l'ordinazione in pendenza della stipula « del contratto ». Di guisa che anche prima di qualsiasi stipulazione di formale contratto, in base alla lettera 29 luglio 1917 ed al capitolato d'oneri (art. 14) la ditta D Amelio doveva esplicare l'impegno assunto a semplice richiesta dell'Amministrazione,

ed in caso negativo, poteva essere convenuta in giudizio per inadempienza contrattuale. Di qui la ragione di determinare la competenza territoriale nell'interesse delle stesse parti contraenti.

Quanto poi al rilievo del D'Amelio dell'avvenuta notifica della citazione a Napoli, suo domicilio reale, il medesimo è del fatto inconcludente poichè altra cosa è la notificazione degli atti, altra cosa è la designazione della competenza per elezione di domicilio. In ogni modo la citazione notificatagli a Napoli, gli ha fornito il modo di provvedere meglio alla sua difesa dinnanzi al foro eletto del Tribunale di Roma.

Osserva che per le forniture travi di quercia e legna da ardere, di cui rispettivamente alle altre due lettere 29 luglio 1917 e 8 agosto successivo, non vi è il richiamo al capitolato d'oneri e non vi è di conseguenza, elezione di domicilio; ma tuttavia la Corte ravvisa che il Tribunale abbia rettamente ritenuto, nel caso, la connessione fra le tre forniture ed abbia, quindi, esaminato e deciso in unico giudizio le tre controversie, che volgevano fra le stesse parti per identico obietto e che, in fondo, implicavano la soluzione delle stesse questioni.

Anche in questa sede le ragioni difensive per le forniture « hinc inde » dedotte, sono le stesse e i mezzi istruttori che il D'Amelio, in via subordinata, invoca riguardano tutte e tre le dette forniture.

Ricorrono, pertanto, gli estremi giustificativi della riunione delle cause per connessione, i quali coincidono col concetto di utilità pratica processuale a fine di economia e celerità di giudizio ed anche e sopratutto di esame e di decisione, con maggiore garanzia sostanziale di giustizia.

La deroga ai principii generali, i quali assicurano ad ogni causa distinta la competenza e la procedura che le sono proprie, nel caso concreto è una necessità anche per evitare l'eventualità di due o più sentenze fra di loro contradittorie, sul medesimo punto di questione.

Osserva che il secondo motivo di appello, nullità della citazione, per essere stato citato l'ing. D'Amelio in nome proprio e non in rappresentanza della ditta G. D'Amelio e C., in nome della quale egli aveva trattato con l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, è anche esso infondato.

L'articolo 145, n. 3 proc. civ. sancisce la nullità della citazione « se per inosservanza delle altre norme stabilite dagli articoli 133 e 134 vi sia incertezza assoluta sulla persona o sull'oggetto ». Ora, nel caso in esame, se è vero che con la citazione 12 agosto 1918 e con la successiva 19 ottobre detto anno fu citato l'ing. D'Amelio a comparire dinnanzi al Tribunale di Roma, è vero, del pari, che in detti atti si spiegava l'oggetto della lite, vale a dire le tre forniture (traverse, legname lavorato di quercia, legna da ardere) che il D'Amelio — per la ditta G. D'Amelio e C. — aveva assunto impegno con le tre lettere 29 luglio e 8 agosto 1917 di eseguire.

Inoltre con la citazione riassuntiva del giudizio in data 7 marzo 1920 l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato citava il D'Amelio ing. Girolamo per la ditta ing. G. D'Amelio, a comparire avanti il Tribunale di Roma (I Sezione) alla udienza del 26 marzo 1920, per la definizione della causa da essa istante promossa in punto a scioglimento, per fatto e colpa del convenuto, dei contratti di forniture di traverse, travi squadrati e legna da ardere, assunti nel luglio ed agosto 1917. Vero è che la citazione riassuntiva era notificata al procuratore avv. Biondi, ma la procura al medesimo in data 12 ottobre 1918 era data dal D'Amelio tanto in nome proprio che nella qualità di gerente della Società in accomandita semplice Ing. G. D'Amelio e C. — specialmente pel giudizio promosso dalle Ferrovie dello Stato con atto 13 agosto 1918. Anche le comparse conclusionali dell'Amministrazione 4 aprile 1919 e 24 marzo 1920 sono intestate contro la ditta « Girolamo D'Amelio ».

Comunque, trattandosi di Società in accomandita semplice, ed essendone il D'Amelio il solo socio accomandatario e, come tale, responsabile senza limitazione, ed avendo il medesimo, per l'articolo nono del contratto sociale, l'amministrazione e gerenza della Società, nonchè la firma sociale, ne discende che la citazione notificatagli dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato in dipendenza delle tre predette forniture, doveva presumersi notificata alla Società « G. D'Amelio e C. », nella persona fisica di esso D'Amelio, che ne aveva la rappresentanza di fronte ai terzi. Ed è per questo che il Tribunale con la sentenza impugnata ha dichiarato risolute per inadempienza della ditta Ing. D'Ame-

lio G. e C. in persona del rappresentante, socio accomandatario ing. D'Amelio le forniture di traverse, legnami lavorati e legna da ardere, stipulate con l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato giusta lettere di obbligo 29 luglio e 8 agosto 1917 e ha condannato ai danni l'ing. D'Amelio in detta qualità. Nessun interesse può, pertanto, avere il D'Amelio ad insorgere contro la sentenza che respinse l'eccezione di nullità della citazione, e che ora respinge anche la Corte, perchè destituita di giuridica base.

Che passando al merito della causa l'appellante sostiene: *a*) l'inammissibilità della domanda di risoluzione di contratto bilaterale; *b*) la mancanza di ogni vincolo contrattuale: e, perciò, inattendibilità di domanda di risoluzione e di risarcimento di danni.

In altri termini, la ditta D'Amelio afferma che i contratti di fornitura non divennero mai perfetti, perchè non vi fu mai l'incontro delle due volontà *in idem placitum*, e ciò a prescindere che la Ditta non ebbe mai a trattare col legittimo rappresentante delle Ferrovie, ossia col Direttore generale e sarebbe, in ogni caso, mancata l'approvazione dell'Autorità superiore. Di qui la conseguenza che essa ne trae di non potersi invocare dalla parte avversa gli articoli 1165 e 1218 Cod. civ. cioè risoluzione di contratto e risarcimento di danno per inadempimento di esso. Le tre lettere, due del 29 luglio 1917 e l'altra dell'8 agosto successivo, non sarebbero state per la ditta D'Amelio impegnative di rapporti obbligatori, ma sarebbero state semplici proposte preliminari di contratto, che essendo state susseguite da tempestiva revoca in data 1° settembre 1917 — oralmente — e 7 ottobre detto per iscritto da parte del promettente, risulterebbero prive di ogni giuridica efficacia.

L'Amministrazione delle Ferrovie sostiene, per vere, che le lettere della Ditta 29 luglio ed otto agosto 1917 non fossero semplici offerte preliminari ma veri e propri atti di sottomissione e che con lo scambio delle lettere da parte dell'Amministrazione committente e con le apposite delibere consigliari si è verificato l'incontro della volontà delle parti, su gli elementi tutti delle rispettive contrattazioni, e con ciò si è costituito il vincolo bilaterale perfetto cui nulla avrebbe potuto aggiungere o togliere la for-

malità della successiva stipulazione, preordinata a scopi di semplice regolarità contabile ed amministrativa.

Osserva la Corte che non sussiste che la stipulazione di regolare contratto fosse voluta dalle parti come elemento essenziale per la costituzione del vincolo giuridico, giacchè la corrispondenza tutta svoltasi fra di esse sta a dimostrare la intenzione di entrambe di vincolarsi reciprocamente prima ancora di addivenire a stipulazione siffatta, e di riguardare questa ultima come una pura e semplice formalità di carattere ed interesse affatto interno dell'Amministrazione.

Premesso, invero, che, ai sensi dell'articolo 108, n. 3, del regolamento sulla contabilità generale dello Stato, i contratti a trattative private possono farsi anche per mezzo di corrispondenza, secondo l'uso del commercio, quando si tratti con case commerciali, e che quelli in disputa sono appalti per fornitura di traverse, di quercia rovere lavorata e di legna da ardere a trattative private, concessi a casa commerciale quale si è la Ditta appellante, non possono non ritenersi conclusi tali appalti definitivamente con la corrispondenza al riguardo intervenuta fra le due parti, posto che, dopo analoghe trattative sui patti e condizioni tutte relative agli appalti medesimi, la determinazione specifica e l'accettazione di patti e condizioni simili da parte di entrambi i contraenti aveva luogo con le lettere « hinc inde » prodotte.

Nè sussiste che la stipulazione di regolare atto, ai fini della perfezione del contratto, sarebbe prescritta dalla legge e dal regolamento vigenti in materia, imperocchè l'articolo 108, ora mentovato, allorquando stabilisce, da una parte, che i contratti a trattative private con case commerciali possono farsi anche con corrispondenza e, dall'altra, che, ciò nonostante, « si farà luogo alla successiva stipulazione del contratto nelle forme stabilite dagli articoli 102, 103 e 104, ogni qualvolta l'Amministrazione lo reputi conveniente » manifesta ad evidenza il concetto che stipulazione simile, anzichè carattere ed importanza di mezzo di perfezionamento del negozio giuridico, abbia la funzione di una mera forma aggiuntiva, di carattere e senso eminentemente cautelativo, posto che la facoltà di procedervi è espressa non già come uno dei modi onde l'Amministrazione può, in sostituzione degli altri in precedenza elencati, fare i contratti, ma come un'ulteriore forma

aggiunta a quelle suddette, siccome la locuzione « si farà luogo alla successiva stipulazione..... » al riguardo usata, ne da indizio.

Se, per vero, ciascuna delle forme di cui ai quattro numeri di tale disposizione, è di per sè idonea alla consacrazione del contratto, o, più precisamente, costituisce mezzo idoneo di prova dell'obbligazione alla quale riferiscesi, evidente si è come tale efficacia non possa poi venir meno sol perchè l'amministrazione contraente, usando della facoltà suddetta, reputi di aggiungere a tali forme la maggior garanzia dell'atto solenne, di cui ai mentovati articoli 102, 103 e 104 del regolamento in parola.

Queste norme non sono state affatto modificate dalle leggi emanate in data 7 luglio 1907, n. 429 e 28 giugno 1912, n. 728, per l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle Ferrovie.

Osserva che i primi giudici hanno esaurientemente dimostrato l'avvenuta formazione di altrettanti rapporti contrattuali per ciascuna delle tre forniture, in seguito all'incontro « in idem placitum consensus » operatosi dalla volontà delle parti su quanto ne costituisce l'obbietto.

Nè la ipotesi di contratti così detti claudicanti potrebbe mai mutare la condizione giuridica della ditta D'Amelio, validamente impegnatasi in tutte le predette forniture di traverse, quercia lavorata e legname da ardere e, quindi, tenuta all'adempimento delle assunte obbligazioni.

Prendendo, di vero, in esame le lettere prodotte dalle due parti si ha la prova sicura che, prima del 23 luglio 1917, erano corse serie trattative tra l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato - Servizio Approvvigionamenti e la ditta Ing. Girolamo D'Amelio, che già, di fatto, esisteva, come si desume dalle lettere delle Ferrovie ad essa Ditta, per le tre forniture. In vero in data 23 luglio la Direzione generale delle Ferrovie - Servizio Approvvigionamenti — scriveva tre distinte lettere, di cui una (quella concernente legna forte da ardere) alla ditta Ing. Girolamo D'Amelio e C. — e le altre due (relative alle traverse di rovere e farnia e travi di quercia rovere segata a spigoli vivi), diretta al sig. Giuseppe Ballabio per la ditta Ing. Girolamo D'Amelio e C. e tutte e tre con lo stesso indirizzo « via S. Nicastro, 21 » — dove abita il D'Amelio. In tutte e tre le lettere si parla di « *precedenti accordi verbali e di precedenti offerte* » ed in base a siffatti accordi

od offerte il Capo Servizio dell'Ufficio Approvvigionamenti ing. Laviosa, scriveva alla ditta G. D'Amelio di essere disposti ad acquistare (e ad affidarvi) la fornitura da ardere alle condizioni specificate in detta lettera. Il D'Amelio, come ebbe tali richieste, si affrettò a costituire in data 28 luglio 1917, per notaio Laurìa, una Società in accomandita semplice, di cui socio accomandatario era esso D'Amelio, che aveva anche la firma sociale, nonchè la gestione e amministrazione e il giorno successivo — 29 luglio, rispose a nome della ditta « alla Direzione generale delle Ferrovie dello Stato - Servizio Approvvigionamenti », accettando la fornitura delle 100 o 120 mila traverse e mc. 10.000 di travi, spiegando alcune modalità, e pur esprimendosi con la frase « abbiamo l'onore di offrire ». In data 8 agosto poi rispose per la legna da ardere accettando con la formula « abbiamo l'onore di fornire solo 50 mila quintali ».

Intanto, avendo la ditta D'Amelio con la lettera 29 luglio, relativa ai travi di quercia, domandato un sopraprezzo di lire 60 a mc. per le tavole e di lire 40 a mc. peer i tavoloni, l'Amministrazione riduceva il sopraprezzo rispettivamente a lire 45 e 25 al metro cubo. Il D'Amelio rispondeva in data 8 agosto — al nome della Ditta — accettando i sopraprezzi di lire 45 e 25, come l'aveva ridotti l'Amministrazione delle Ferrovie. Del pari la controproposta D'Amelio di fornire 50 mila quintali di legna da ardere fu accettata dalle Ferrovie e in data 23 agosto con telegramma fu invitato il D'Amelio a prestare anche la cauzione e con successivo telegramma (11-9-917) fu altresì invitata la Ditta a dare esecuzione il 15 detto al contratto, con la consegna del legname alla stazione di Cirò.

E dopo che i tre contratti si erano perfezionati, come si è dimostrato, essendosi verificato l'incontro della volontà — « in idem placitum consensus » — dei contraenti, il D'Amelio con lettera 7 ottobre 1917, diretta alla Direzione generale Ferrovie dello Stato - Ufficio Approvvigionamenti, e con l'altra 10 detto, revoca gli impegni assunti. Ma tale revoca non ha consistenza giuridica, perchè avvenuta quando già il contratto si era perfezionato.

Osserva che i tre contratti non possono ritenersi claudicanti, dal momento che dagli atti risulta dimostrato, che l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato fin dal 22 novembre 1916, aveva

approvato per le traverse la fornitura da aggiudicarsi mediante trattative private, autorizzando il rilascio delle regolari ordinazioni ed aveva con deliberazioni 17 agosto, 12 settembre 1917 autorizzato l'assegnazione alla ditta D'Amelio delle forniture di legname di quercia e della legna da ardere alle condizioni già dalla stessa Ditta accettate.

Osserva che la vasta, complessa, amministrazione delle Ferrovie dello Stato in virtù del R. decreto 5 agosto 1912, n. 909, per poter soddisfare alle molteplici e delicate esigenze del pubblico servizio, è costituita da vari organi tecnici, amministrativi, ognuno dei quali è preposto ad uno speciale ramo o branca di servizio stesso. Tali organi — detti servizi — rappresentano parti integranti della Direzione generale — in modo che le funzioni, che ciascuno di essi disimpegna risultano svolte dalla medesima, e per questo, da chi è il titolare del competente ramo. Ogni servizio, quindi, si immedesima nella Direzione generale, ne forma un fattore essenziale e, perciò, quando opera nella sfera assegnatagli (così come per il servizio Approvvigionamenti operavano gli ingegneri Sapuppo e Laviosa) agisce, nè più, nè meno, che come quell'organo supremo dell'Amministrazione.

Pertanto i rapporti tra la ditta D'Amelio e l'Amministrazione sono intervenuti con i legittimi rappresentanti di quest'ultima, quali erano i preposti all'Ufficio approvvigionamenti ingegneri Laviosa e Sapuppo. Osserva che non ha consistenza giuridica l'altra eccezione dedotta dal D'Amelio relativa all'insufficienza dei boschi La Comma, Zagarogna, Menta e Cotura in Calabria a dare la quantità di traverse e di quercia lavorata dal momento che nella lettera di impegno non si specificano i boschi dai quali esclusivamente si sarebbero dovute ricavare le traverse ed il legname di quercia lavorato. Le località designate in detta lettera implicano solo modalità agli effetti del trasporto, che dalle indicate località faceva carico alla Amministrazione, la quale perciò doveva provvedere per conto proprio e di intesa col fornitore.

La ditta D'Amelio e, per essa, l'ing. D'Amelio, doveva andare più cauto e doveva, prima di concludere il contratto, assicurarsi di poter fare onore agli impegni che veniva ad assumere con le tre forniture nei confronti dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato. Egli per fatto suo, si è reso inadempiente ed è

per questo tenuto al risarcimento dei danni verso la detta Amministrazione « vigilantibus non dormientibus scripta sunt jura ».

Non è vero quanto assume il D'Amelio che manchi la ragione di danno. Esso consiste nel riappalto delle forniture ineseguite, che, giusta il terzo comma dell'articolo 9 del capitolato di oneri, è « a rischio e maggiori spese del fornitore ». L'intervallo intercorso prima che l'Amministrazione si risolvesse a citare la ditta D'Amelio per la dichiarazione di risoluzione per colpa del D'Amelio con l'emenda dei danni è dipeso unicamente dai tentativi ripetutamente esperimentati dal debitore di procedere ad una bonaria sistemazione dei suoi rapporti con l'Amministrazione delle Ferrovie. Basta, all'uopo, ricordare la lettera 6 aprile 1918 diretta dal D'Amelio all'ufficio « servizio approvvigionamenti Ferrovie Stato Direzione generale » dove tra l'altro, si legge: « in vista delle insistenze contrarie pervenute da codesto Ufficio, con ripetute minaccie dell'inizio di atti giudiziari contro il sottoscritto, si dichiara disposto a transazione di ogni questione controversa o controvertibile, in relazione di tutte le dette trattative per le forniture di traverse, travi squadrati e legna da ardere, ad eseguire a codesto Ufficio la fornitura di 25 mila quintali di legna da ardere..... ». Ove cotesto Ufficio, faccia pervenire la sua adesione a tale offerta, si potrà addivenire alla stipulazione di regolare contratto, con il quale resteranno espressamente transatte tutte le controversie possibili fra le parti in rapporto alle dette forniture di traverse, travi squadrati e legna da ardere ». Con successiva lettera 17 maggio 1918 il D'Amelio insiste presso l'Ufficio approvvigionamenti predetto per avere una risposta alla sua precedente lettera.

Osserva che i primi giudici si avvisarono a disporre una perizia diretta ad accertare i danni « col controllare il prospetto riassuntivo delle maggiori spese incontrate dall'Amministrazione in dipendenza dei contratti di riappalto, non solo, ma anche di apportarvi le modificazioni che risultassero di giustizia. Dinanzi al perito le parti, di conseguenza, potranno fare tutti i rilievi e il perito dovrà tutto vagliare e determinare le effettive maggiori spese risentite dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per effetto dell'inadempienza contrattuale della ditta D'Amelio.

E su questi danni, così come saranno determinati dal perito.

è giusto che vengano pagati gli interessi dal giorno della domanda (12 agosto 1918).

Osserva, quanto alla prova testimoniale dedotta dall'appellante in questa sede con la comparsa conclusionale 9 dicembre 1922 e con quella aggiunta 22 febbraio 1923 di sopra riportate, e che abbiansi qui come letteralmente trascritte, la Corte avvisa non ammetterla, perchè in contrasto con gli atti e documenti della causa e particolarmente con le lettere « hinc inde » prodotte e perchè non pertinente e vessatoria.

Invero col capitolo primo di prova il D'Amelio vorrebbe dimostrare che tra la ditta da lui rappresentata e l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato corsero semplici trattative per le forniture, mentre dai documenti dinanzi analizzati la Corte ha dedotto che il rapporto contrattuale era perfetto, per esservi stato l'incontro delle volontà *in idem placitum consensus*, prima di qualsiasi revoca.

Di conseguenza anche il fatto articolato alla lettera *e*) relativo alla revoca data oralmente al primo settembre 1917 è irrilevante e defatigatorio, dal momento che il contratto per le tre forniture si era già in detta epoca perfezionato. Del pari non pertinente è il fatto di cui alla lettera *b*) perchè dalle lettere impegnative 29 luglio e 8 agosto 1917 non risulta che il legname, che la Ditta doveva fornire alle Ferrovie, dovesse ricavarsi dai boschi La Cona, Zagarogna, Menta e Cotura di Calabria, e ciò a prescindere che detta prova è vaga e indeterminata. I tre capitoli di prova dedotti nella comparsa aggiunta, a prescindere che sono in contrasto con i contratti di riappalto prodotti dall'Amministrazione e con gli atti e documenti della causa, implicano un giudizio più che un esame per testimoni. Di conseguenza non debbono ammettersi, perchè anche essi non pertinenti, irrilevanti e dilatori .

Che confermandosi la sentenza le spese di questo giudizio di seconde cure vanno a carico della ditta G. D'Amelio e C. appellante.

Per questi motivi la Corte respinge l'appello, ecc.